

Technická univerzita v Liberci
FAKULTA PŘÍRODOVĚDNĚ-HUMANITNÍ A PEDAGOGICKÁ

Katedra: Katedra tělesné výchovy
Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor Management sportovní
(kombinace):

Výstavba snowboardového parku ve skiareálu
Paseky nad Jizerou
Building of a snowboard park in the skiresort
Paseky nad Jizerou

Bakalářská práce: 08-FP-KTV-323

Autor:
Jan ŠPIDLEN

Podpis:

.....

Adresa:
Paseky nad Jizerou 163
512 47, Paseky nad Jizerou

Vedoucí práce: PaedDr. Lada Čuříková

Počet

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
47	12	24	3	12	2

V Liberci dne: 25.5.2009

Prohlášení

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

V Liberci dne: 25. 5. 2009

Jan Špidlen

Poděkování

Chtěl bych touto cestou poděkovat všem, kteří mi pomáhali při zpracování bakalářské práce. Především děkuji vedoucí mé práce PaedDr. Ladě Čuříkové, za její ochotu a shovívavost.

VÝSTAVBA SNOWBOARDOVÉHO PARKU VE SKIAREÁLU PASEKY NAD JIZEROU

ŠPIDLEN Jan

BP-2009

Vedoucí BP: PaedDr. Lada Čuříková

RESUMÉ:

Bakalářská práce se zabývá výstavbou snowboardového parku ve skiareálu Paseky nad Jizerou. Hlavním cílem práce je vypracovat studii pro výstavbu snowboardového parku, která by vedla k realizaci a tím zkvalitnila dosavadní nabídku služeb tohoto skiareálu.

Práce je zaměřena na teoretický popis snowboardového parku, zpracování informací, získaných pomocí metody ankety. Dále se práce zabývá vypracováním celkového finančního rozpočtu snowboardového parku navrženého pro skiareál Paseky, který obsahuje náklady na výstavbu, údržbu a provoz, předpokládané výnosy, návratnost a rentabilitu projektu. Uvedeno je i vybavení snowboardového parku.

Příložen je seznam literatury vztahující se ke zkoumanému řešenému tématu bakalářské práce. V přílohách jsou potřebné dokumenty, na které je v práci odkazováno.

BUILDING OF A SNOWBOARD PARK IN THE SKIRESORT PASEKY NAD JIZEROU

ŠPIDLEN Jan

BP-2009

Vedoucí BP: PaedDr. Lada Čuříková

SUMMARY:

The Dissertation deals with building a snowboard park in the ski resort „Paseky nad Jizerou“. The main objective is to draw up a project for building the snowboard park. The paper would lead to implementation and thereby it would improve current offer of this ski resort services.

The work concentrates on a theoretical description of the snowboard park, processing the data, gained by a method of public inquiry. The work further deals with elaboration of a total financial budget for the snowboard park proposed for the ski resort „Paseky“. It comprises costs of construction, maintenance and operation, anticipated revenues, rate of return and profitability of the project. It also presents suggested facilities for snowboard park.

The list of literature concerning the research and investigated issues of the thesis is enclosed. Documents referred to throughout the Dissertation are enclosed as appendices.

BAU EINES SNOWBOARD PARK IN DEM SKIAREAL PASEKY NAD JIZEROU

ŠPIDLEN Jan

BP-2009

Vedoucí BP: PaedDr. Lada Čuříková

ZUSAMMENFASSUNG:

Diese Arbeit befasst sich mit Bau eines Snowboardparkes im Skiareal Paseky nad Jizerou. Der Hauptziel dieser Arbeit ist ausarbeiten einer Studie für Bau des Snowboardparkes, die zur Realisierung führen sollte und damit Verbessern das Leistungsangebot in diesen Areal.

Die Arbeit konzentriert sich auf theoretische Beschreibung des Snowparkes und Verarbeitung der durch eine Umfrage gewonnenen Informationen. Weiterhin befaßt sich die Arbeit mit der Ausarbeitung des finanziellen Gesamtbudgets des Snowboardparkes, das für Paseky vorgeschlagen wurde. Es beinhaltet Baukosten, Instandhaltungskosten, erwartete Erträge, Amortisationsdauer und die Reantabilität des Projektes. Auch die Angelegenheiten des Snowboardparkes.

Beigelegt ist Literaturverzeichnis, das sich zum Thema der Arbeit bezieht. Im Anhang sind erforderliche Dokumente beigelegt, auf die wird in der Arbeit verwiesen.

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	1
ÚVOD	2
1 CÍLE A ÚKOLY PRÁCE	3
2 CHARAKTERISTIKA A VZNIK DISCIPLÍN, VYUŽÍVAJÍCÍCH SNOWBOARDPARK	4
2.1 CHARAKTERISTIKA SNOWBOARDINGU	4
2.1.1 VZNIK SNOWBOARDINGU	4
2.1.2 SNOWBOARDING V ČECHÁCH.....	5
2.1.3 DISCIPLÍNY SNOWBOARDINGU.....	7
2.1.4 DRUHY SNOWBOARDŮ.....	8
2.2 CHARAKTERISTIKA NEW SKIING SCHOOL	10
2.2.1 VZNIK NEW SKIING SCHOOL	10
3 SNOWBOARDOVÝ PARK.....	12
3.1 VYBAVENÍ SNOWBOARDOVÉHO PARKU	12
3.1.1 PŘEKÁŽKY URČENÉ PRO SKÁKÁNÍ.....	12
3.1.2 PŘEKÁŽKY URČENÉ PRO JIBBING.....	15
3.1.3 BEZPEČNOSTNÍ POMŮCKY	21
3.2 ÚDRŽBA SNOWBOARDOVÉHO PARKU.....	23
4 MARKETINGOVÝ VÝZKUM A ANALÝZA TRHU.....	24
4.1 SHROMAŽĐOVÁNÍ INFORMACÍ	24
4.2 ZPRACOVÁNÍ INFORMACÍ.....	24
4.3 SEGMENTACE ZÁKAZNÍKA.....	31
4.4 ANALÝZA ZÁJMU POTENCIONÁLNÍCH NÁVŠTĚVNÍKŮ SNOWBOARD PARKU.....	31
4.5 ANALÝZA KONKURENCE	32
5 PROFIL LYŽAŘSKÉHO AREÁLU PASEKY NAD JIZEROU	33
5.1 DŮVODY VÝSTAVBY SNOWBOARDOVÉHO PARKU V PASEKÁCH NAD JIZEROU.....	33
5.2 UMÍSTĚNÍ SNOWBOARDOVÉHO PARKU.....	34
5.3 CHARAKTERISTIKA SNOWBOARDOVÉHO PARKU.....	34
5.4 NÁVRH SNOWBOARDOVÉHO PARKU.....	36
6 PRÁVNÍ POJETÍ.....	38
7 FINANČNÍ ROZBOR.....	39
7.1 VÝBĚR DODAVATELŮ.....	39
7.2 NÁKLADY NA VÝSTAVBU.....	39
7.3 NÁKLADY NA ÚDRŽBU A PROVOZ	41
7.4 PŘEDPOKLÁDANÉ VÝNOSY	42
7.5 NÁVRATNOST.....	43
7.6 RENTABILITA	43
8 CÍLOVÁ ROZHODNUTÍ	44
9 ZÁVĚR.....	45
SEZNAM LITERATURY	46
SEZNAM PŘÍLOH.....	47

SEZNAM ZKRATEK

AČS	- Asociace českého snowboardingu
aj.	- a jiné
apod.	- a podobně
atd.	- a tak dále
č.	- číslo
ČR	- Česká republika
ČSN	- česká technická norma
FIS	- Fédération internationale de ski – Mezinárodní lyžařská federace
hod.	- hodina
http	- Hyper Text Transfer Protocol, protokol pro přenos hypertextu
ISA	- International snowboard association
Kč	- koruna česká
KRNAP	- Krkonošský národní park
kW	- kilowatt
kWh	- kilowatthodina
m	- metr
m ²	- metr čtverečný
MD	- ministerstvo dopravy
mil.	- milionů
např.	- například
obr.	- obrázek
PSA	- Professional snowboard association
ROA	- rentabilita
Sb.	- sbírky
s.r.o.	- společnost ručení omezená
TTR	- Ticket to ride
UTZ	- určené technické zařízení
viz.	- odkaz
WRF	- World rookie fest
WSF	- World snowboard federation
ZOH	- Zimní olympijské hry

ÚVOD

Ekonomický rozvoj obce Paseky nad Jizerou je založen na cestovním ruchu, který je účinným prostředkem k trvalému zlepšení životních podmínek obyvatel a důležitým rozvojovým impulsem místní ekonomiky. V této práci se budu snažit vypracovat studii, která by vedla k realizaci snowboardového parku. Podstatou je neustálý postup vpřed, co se týká nabídky lyžařských areálů, jejich modernizace a také souboj se silnou konkurencí, snaha být lepší než ostatní, zatraktivnit středisko a přilákat co nejvíce lidí. Snowboardovým parkem se úroveň freestylové vyžití značně zvýší a přiláká i mnoho, většinou mladých jezdců, pro které dosud nebyl skiareál Paseky nad Jizerou dostatečně atraktivní. Věc podobného charakteru zde chybí a její vybudování by rozhodně bylo velkým přínosem pro areál.

Paseky nad Jizerou je typická horská obec ležící na západním okraji Krkonoš v oblasti chráněného území Krkonošského národního parku. Obec byla založena patrně již v 16. století, nejstarší záznam je však až z roku 1654. Největšího počtu obyvatel dosáhly Paseky v roce 1869, kdy ve 212 popisných číslech žilo 1710 obyvatel. Přestože Paseky jako pohraniční obec (až do Postupimské dohody v roce 1945 sousedily s Německem) byly vždy ryze české, připadly za druhé světové války do Sudet. Po skončení války došlo k velkému vylidnění. Chalupy kupovali rekreanti, louky utrpěly těžkou mechanizací státních statků, mnohde zůstávaly nepokoseny a některé zcela zničeny. V roce 1976 byly Paseky připojeny k Rokytnici nad Jizerou, v roce 1979 byla zrušena škola.

Od roku 1990 jsou Paseky nad Jizerou opět samostatnou obcí. Mají pouze 250 stálých obyvatel, většina chalup je obydlena rekreanty. Svou polohou, přírodními krásami a zachovalou lidovou architekturou patří mezi vyhledávané rekreační oblasti, a tak je zde také velká nabídka letních i zimních pobytů u soukromých ubytovatelů. V obci je celkem pět lyžařských vleků, tři jsou obecní, dva vlastní společnost Pizár s.r.o. V obci je Krkonošské museum – Památník zapadlých vlastenců, tělocvičná jednota Sokol, sbor dobrovolných hasičů a pěvecké sdružení Svatováclavský sbor.

V roce 1991 se obec přihlásila k Programu obnovy venkova, jehož cílem je zachování a obnova vlastního obrazu vesnice, jejího organického sepnutí s krajinou, specifického rázu vesnické zástavby, jeho přirozené a jedinečné působivosti v místě a v krajině a obnova kulturních památek. Na základě členství v Programu obnovy venkova byl vypracován a schválen Územní plán sídelního útvaru Paseky nad Jizerou.

1 CÍLE A ÚKOLY PRÁCE

Mým hlavním cílem bakalářské práce je vypracovat studii pro výstavbu snowboardového parku (tj. návrh, vybavenost, umístění, celkový rozpočet výstavby a provozu a rentabilita), která by vedla k jeho realizaci v lyžařském areálu Paseky nad Jizerou.

Dílní úkoly práce:

1. Vypracování celkového finančního rozpočtu, který obsahuje náklady na výstavbu, údržbu a provoz snowboardového parku, předpokládané výnosy, návratnost a rentabilitu projektu.
2. Návrh snowboardového parku (výběr vhodného prostoru pro umístění, rozvržení a výběr překážek, výběr lyžařského vleku).
3. Zpracování základních právních náležitostí spojených s uvedením lyžařského vleku do provozu.
4. Seznámení s disciplínami využívajícími snowboard park (freestyle snowboarding a newschool lyžování).

2 CHARAKTERISTIKA DISCIPLÍN VYUŽÍVAJÍCÍCH SNOWBOARDPARK

2.1 Charakteristika snowboardingu

Ze snowboardingu se stal během několika let masově rozšířený a profesionálně uznávaný sport. Je to obrovské fandovství, které v dnešní době váže sportovce nejen ke snowboardingu, ale i k mnoha dalším sportům provozovaným v přírodě. *(Binter 2006)*

Snowboarding je zajímavý svou proměnlivostí, rozmanitostí a prožitkovostí. Výběrem z bohaté nabídky lze střídat střediska různých pohoří, zemí i kontinentů. Snowboarding také nabízí celou řadu různorodých sportovních podob. Kromě jízdy po sjezdovce se lze přesunout do volného terénu pokrytého měkkým prašanem, zadovádat si ve snowparku na U-rampě, při skocích, na zábradlí a na dalších přírodních či umělých útvarech. Prožitky násobí pobyt v krásné horské krajině. *(Binter 2006)*

Snowboardingu je třeba také něco obětovat. Tento sport vyžaduje velmi často mnohakilometrové cesty, dostatek času a někdy je třeba překonávat rozměry počasí horské přírody. Finanční nákladnost zimní tristiky není třeba zmiňovat. *(Binter 2006)*

2.1.1 Vznik snowboardingu

V šedesátých letech zaujal snurfer (tedy prkno vyrobené spojením dvou lyží) Shermana Poppena. V zimě 1977-78 založil J. Burton firmu zaměřenou na výrobu snowboardů včetně vázání. Mezi další významné osobnosti snowboardingu patřili především Tom Sims společně s Chuckem Barfootem. První neoficiální mistrovství světa se konalo v roce 1987 v italském Livignu a ve švýcarském St. Moritz. V sezóně 1989-90 vzniká Mezinárodní snowboardová asociace – ISA, zaměřená na spolupráci národních asociací, propagaci a šíření snowboardingu ve světě. V prvním roce tvořilo asociaci pět zemí a 120 závodníků. V březnu 1990 byla vytvořena Asociace profesionálních závodníků – PSA. *(Louka, Večerka 2007)*

V roce 1994 byl snowboarding poprvé zařazen na ZOH v Norském Lillehammeru, kde byl představen jako ukázkový sport, který vyvolal obrovský zájem. V roce 1994 došlo k události, která změnila celý světový snowboarding. Mezinárodní lyžařská federace – FIS vytvořila vlastní Světový pohár jezdců a vzápětí si pomocí svého silného vlivu u Mezinárodního olympijského výboru a zajistila výhradní právo rozhodování o nominaci závodníků pro ZOH. V roce 1995 uznal Mezinárodní olympijský výbor snowboarding jako oficiální disciplínu, a tak se v roce 1998 v japonském Naganu závodilo v U-rampě a v obřím

slalomu, ovšem pod hlavičkou FIS. Stejná situace se opakovala na olympiádě v Salt Lake City v roce 2002. (Louka, Večerka 2007)

Velké části vynikajících světových snowboardistů se nelíbil postup FIS, která tradiční ISF nekompromisně vyřadila z kvalifikace ZOH, a tak většina světové špičky svou neúčastí olympijské soutěže bojkotovala. Tato nepříznivá situace zapříčinila finanční problémy a postupný úpadek ISF, která v roce 2002 zaniká a jejím nástupcem se stává WSF. V roce 2005 se na kongresu World Snowboarding Federation v Praze sešli zástupci národních snowboardových asociací včetně Japonska, Koreje a Spojených států, 23. května 2005 byl prezidentem WSF zvolen prezident AČS Libor Votruba. WSF sdružuje 31 národních federací s celkem 62 000 členy a světový žebříček s více než 12 000 jezdci. Vede jednání, která by měla vést ke zlepšení situace, tak, abychom mohli na ZOH vidět skutečně nejlepší světové závodníky. Od roku 2006 začala WSF úzce spolupracovat s profesionální snowboardovou sérií závodů TTR – nejuznávanější sérií závodů na světě. Nyní pořádá WSF World Rookie Fest – WRF, sérii závodů po celém světě, které jsou považovány za mistrovství světa ve freestyle snowboardingu pro juniory do 19 let. (Louka, Večerka 2007)

2.1.2 Snowboarding v Čechách

V Česku se objevuje snowboarding v letech 1979-80. K zakladatelům u nás patří především L. Váša, propagátor snowboardingu a výrobce prvních prken, dále V. Rys, bratři Včelákové, I. Pelikán, I. Dragoun a další. První závody ve slalomu organizovala skupina nadšenců okolo L. Váši v Perninku v Krušných horách v roce 1984. V roce 1985 se ve stejném středisku konalo první mistrovství Československé republiky. V únoru 1990 byla založena Asociace Československého snowboardingu - AČS a byl realizován seriál šesti závodů - Československý pohár a republikové mistrovství. V roce 1997 využil situace ve světovém snowboardingu i Svaz lyžařů ČR a založil tzv. úsek snowboardingu při Svazu lyžařů ČR. V roce 2002 se obě tyto organizace smluvně zavázaly k jisté formě spolupráce, která spočívala hlavně ve společné reprezentaci a organizování závodů, kdy AČS měla na starosti freestylové disciplíny a snowboardcross, Svaz lyžařů ČR pak alpské disciplíny. Nyní už by se neměla opakovat situace z minulých let, kdy neměli nejlepší závodníci možnost kvalifikovat se na ZOH. Našimi nejlepšími jezdci v krátké historii snowboardingu jsou David Horvát a Martin Černík. V současnosti dále patří mezi naše nejlepší freestylisty: Pavel Brůžek, Václav Kutil, Ondřej Marčík, Josef Toufar, Jan Zajíc, Jan Nečas, Jana Čechová, Zuzana Tomčíková. Ve snowboardcrossu pak Michal Novotný a Pavel Hejník. (Louka, Večerka 2007)

2.1.3 Disciplíny snowboardingu

Disciplíny snowboardingu rozdělujeme do dvou skupin, které mají některé skupiny disciplín shodné. Rekreační snowboarding a závodní a extrémní snowboarding.

Rekreační snowboarding - Lze ho charakterizovat jako etapu, jejímž obsahem je zvládnutí základní techniky jízdy, oblouků, skoků a triků, podložených odpovídajícími znalostmi o snowboardingu a prostředí, ve kterém je prováděn. Jedná se o pojetí snowboardingu tak, jak se mu věnují tisíce nadšenců bez velkých ambicí na špičkové výkony se silným zaujetím a orientací na bohaté zážitky.

Většina lidí snowboarding bere jako aktivní odpočinek nebo jako rekreační sport. Úplně jim stačí, když se naučí základní techniky jízdy, oblouků, skoků a triků, aby mohli vyrazit na sjezdovku nebo do snowboardparku. Dělají to pro dobrý pocit a pro zábavu. I v rekreačním snowboardingu rozlišujeme několik základních oblastí:

- Freeride
- Freecarve
- Splitboarding
- Freestyle

Freestylové disciplíny:

U-rampa - Halfpipe nebo U-rampou se nazývá disciplína, kdy jezdec projíždí speciálně vytvořeným sněhovým korytem z jedné strany na druhou a zpět, na hranách U-rampy provádí různé skoky, obraty apod. tak, aby mohl vždy plynule navázat dalšími triky na druhé straně. Rozhodčí hodnotí jednotlivé triky ve dvou jízdách, za případný pád jsou body strhávány. U-rampa má sklon 20-25 stupňů po spádnicí, její délka se pohybuje mezi 70-100 m a výška okolo 4 až 4,5 m. V poslední době se začínají stavět vyšší a delší U-rampy pod názvem superpipe (až 5,5 m vysoké a až 150 m dlouhé). U-rampa se zpravidla upravuje speciální rolbou. Soutěž v U-rampě vyžaduje především vynikající úroveň obratnostních pohybových schopností, kreativitu, odolnost a odvalu. U-rampa je tradiční a nejstarší freestylová disciplína, je v programu zimních olympijských her. (*Louka, Večerka 2007*)

Big air - Skok neboli big air je soutěžní disciplína založená na skocích provedených na speciálním můstku. Hodnotí se obtížnost skoku, kvalita jeho provedení, celková výška a dopad. Skoky jsou oficiální soutěží mistrovství světa či světového poháru. Patří mezi tradiční freestylové disciplíny a velmi atraktivní a vyhledávané soutěže, i když jejich charakter je

spíše exhibiční. Výhodou je poměrně nenáročná úprava můstku i okolního prostoru, proto lze často sledovat různé zajímavé soutěže či exhibice i přímo ve městech, kde se setkávají s velkým zájmem diváků. (Louka, Večerka 2007)

Slopestyle - Slopestyle je v současnosti nejoblíbenější a nejrozšířenější disciplína, protože dává nejvíce možností vyniknout kreativě, fantazii, hravosti a univerzálnosti jezdce na několika různých překážkách za sebou. Slopestyle není oficiální soutěží mistrovství světa či světového poháru, ale přesto patří mezi velmi atraktivní a vyhledávané soutěže, často exhibičního charakteru. Při soutěži využívají jezdci několika za sebou jdoucích překážek různých typů a kombinací, častá je kombinace některých freestylových disciplín (skoky, raily, někdy dokonce i U-rampa). (Louka, Večerka 2007)

Jibbing - Jibbing je ježdění - klouzání po čemkoli, může to být kmen stromu, zábradlí, vyřazená karoserie a jiné překážky. Samotný jibbing je možné rozdělit na dvě oblasti, a to jibbing na uměle vytvořených překážkách ve snowparcích a na tzv. street jibbing neboli ježdění v ulicích měst po tradičních zábradlích. Bezpečnější a mnohem frekventovanější je samozřejmě jibbing ve snowparku, ke kterému je určen nespočet překážek různých velikostí a tvarů. Existují zábradlí rovná (street rail, straight rail), lomená (kink rail, double kink, A-rail), zatočená (C-rail, S-rail), bedny (box, funbox, kink box, S-box) či další alternativní překážky, jako je např. wallride (zed', na kterou se vyjíždí nahoru a zase dopadá zpátky dolů). Různorodá je velikost i tvar jednotlivých jibbingových překážek, stejně tak i triky. Na railech a boxech je možné provádět nekonečný počet různých triků. (Louka, Večerka 2007)

Quarterpipe - Sněhový rádius postavený přímo naproti rozjezdu, jezdec jede přímo proti "zdi", odráží se z rádiusu a dopadá víceméně na stejné místo. (Louka, Večerka 2007)

Závodní a extrémní snowboarding

V této kategorii jsou snowboardisté profesionálové, kteří pokud získají sponzory, tak snowboardu zasvětili celý svůj život. Současné snowboardové soutěžní disciplíny jsou:

- *alpské disciplíny*: slalom, paralelní slalom, paralelní obří slalom, obří slalom, super-G
- *freestylové disciplíny*: U-rampa (half-pipe), slopestyle, big air, quater pipe, jibbing, viz. výše
- *snowboardcross (bordercross)*: Divácky velmi atraktivní disciplína, kdy se na trať, plnou překážek a nebezpečně úzkých míst, pustí zpravidla čtyři závodníci.

2.1.4 Druhy snowboardů

Každý druh, typ snowboardu předpokládá jiné využití – podle odvětví, kterému se chce jezdec věnovat. (Louka, Večerka 2007)

- **Freeride snowboardy** jsou primárně určeny k jízdě v hlubokém sněhu, vhodné jsou i pro rychlou a agresivní jízdu na sjezdovce. Freeride prkna mají inzerty (závity pro přichycení vázání) posunuté více k patce a mají tudíž delší špici (přední část) přední část a kratší patku (zadní část). Špička bývá také o něco širší než patka, snowboard v prašanu pěkně pluje. Freestyle snowboardy jsou v podélném průhybu měkčí než prkna určená na freeride. (Louka, Večerka 2007)



Obr. č.1
Freeridový snowboard

- **Freestyle snowboardy** jsou určeny k jízdě ve snowboard parku, tedy ke skokům, rotacím, jízdě po překážkách. U většiny freestyle prken je patka (zadní část) stejně dlouhá jako špice (přední část) – tzv. nulový setback. To usnadňuje rotaci při skocích a tricích a umožňuje pohodlnou jízdu zadní nohou dopředu – tzv. na switch. (Louka, Večerka 2007)



Obr. č.2
Freestylový snowboard

Mezi freestyle snowboardy lze rozlišit dva druhy:

- a) Snowboardy uzpůsobené na jibbing (jízď v parku po zábradlích, překážkách) se nazývají twintipy (vyznačují se nulovým setbackem a stejným tvarem špice a patky), jsou měkčí a často mají podél hran výztuže pro větší odolnost při dopadech na překážky. (Louka, Večerka 2007)
 - b) Snowboardy určené pro jízdu v rampě a na delší skoky, tzv. big air skoky. Tyto snowboardy jsou o něco tužší, mají inzerty mírně posunuté k patce. (Louka, Večerka 2007)
- **Alpine (Race)** snowboardy jsou ideální volbou pro milovníky řezaných oblouků při vysoké rychlosti. Jde o dlouhá, úzká a tvrdá prkna pro jízdu s tvrdým vázáním a botami, což umožňuje maximálně se položit do oblouku. Race prkna s menším radiusem jsou určena na slalom, prkna s větším radusem pak na obří slalom a sjezd. (Louka, Večerka 2007)



Obr. č.3
Alpine snowboard

- **All Mountain** snowboardy mají širší využití. Jejich konstrukce a geometrie umožňuje stejně dobře jízdu v prašanu jako jibbování (tedy jízdu po překážkách) v parku. V současné době roste poptávka po all mountain snowboardech, neboť přibývá jezdců, kteří chtějí jezdit a zdokonalovat se ve více terénech.

2.2. Charakteristika Newschool lyžování

Newschool představuje ježdění ve snowboardparcích, na speciálně vytvořených překážkách, určených k provádění triků. Může se ovšem jezdit i ve volném terénu, s využitím přírodních překážek (backcountry freestyle). Streetjibbing představuje ježdění v ulicích měst, na překážkách jako jsou zábradlí, zídky a jiné. K takovému lyžování slouží speciální lyže, s twintip technologií zvednuté patky, což umožňuje odrážet se a dopadat na „switch“ (pozadu). (Volák, Mikula 2009)



Obr. č.4
Freestylové lyže

2.2.1 Vznik Newschool lyžování

Vznik newchool lyžování se datuje přibližně od roku 1996, kdy tehdejší freestyleví lyžaři (lyžování v boulicích, akrobatické skoky na lyžích) začali ztrácet motivaci v soutěžích se zastaralými omezujícími pravidly (omezený počet salt a vrutů, v boulicích byly zakázány skoky přes hlavu apod.). Právě oni začali psát novou historii freestyle lyžování, trénováním nových triků ve snowparcích, tehdy určených výhradně pro snowboardisty. (Volák, Mikula 2009)

Za hlavní průkopníky newschool lyžování je označována skupina "New canadian Air Force" (J. F. Cusson, Mike Douglas, J. P. Auclair, Vincent Dorion). Tito původně boulaři začali zkoušet skoky a graby, které byly tehdy doménou snowboardistů, a to ve snowparcích, v prostorech vyhrazených do té doby jen snowboardistům. (Volák, Mikula 2009)

Tito "pionýři" freeskiingu začali jako první jezdit na lyžích pozadu neboli "na switch", což je typický znak newschool lyžování. Akrobaty, běžkaře nebo slalomáře nikdy neuvidíte jezdit pozpátku. Pro usnadnění jízdy na switch bylo třeba vyvinout lyže, které ji maximálně usnadní. Díky spolupráci New Canadian Air Force a lyžařské společnosti Salomon, vznikl v roce 1998 první speciální freestylový twintip model lyže s názvem "TenEighty 1080". Postupem času si ostatní společnosti začaly být vědomy důležitosti tohoto segmentu trhu pro mladé lidi a začaly vyrábět stále více speciálních freestylových lyží. Netrvalo dlouho a na trhu se objevily subjekty vyrábějící pouze freestylové (či freeridové) lyže. Příkladem mohou být značky jako Armada, Amplid, Line, Liberty, 4FRNT, Ninthward a další. Začaly vznikat první

tovární týmy profesionálních jezdců, zaměřené na rozvoj newschool lyžování jako samostatného lyžařského odvětví. (Volák, Mikula 2009)

Stejně jako ostatní lyžařské disciplíny se ani newschool lyžování nevyhnulo určité diferenciaci, a tak vznikají nové disciplíny jako je big-air, slopestyle, jibbing aj. V roce 1999 byl big-air zařazen jako soutěžní disciplína na Winter X games - neoficiální olympiádu zimních adrenalinových sportů. Tím se New school během velmi krátké doby zpopularizoval a je každým rokem více a více sledován širokou veřejností. (Volák, Mikula 2009)

V roce 2002 newschool styl zásadním způsobem ovlivnil vnímání freestyle disciplín. Na Olympijských hrách v Salt Lake City v roce 2002 předvedl Američan Johnny Moseley trik, který svět dosud neviděl. Přihlásil se do závodu a šokoval celý svět. Do té doby se v boulich nesměly skákat triky "přes hlavu", hlava se tedy nesměla dostat níž než nohy. Ale Moseley obešel pravidla a skočil trik pojmenovaný podle názvosloví akrobatů 720 off axes (tedy 720 naplocho, newschoolery označovaný jako cork 720). I přesto, že skončil až na 4. místě, stal se Moseley symbolem i morálním vítězem těchto zimních her. Rok poté se pravidla změnila a v boulich se pak mohly skákat jakékoli triky. Johnny Moseley je freeskiér, který sice posunul hranice freestylového lyžování, avšak nepodařilo se mu odstranit určitou svázanost pravidly, a i proto se lyžování v boulich nevyvíjí tak dynamicky a rychle jako newschool. (Volák, Mikula 2009)

Jedním z dalších zlomových momentů v historii freeskiingu, který jasně dokazuje diverzitu a nesvázanost, je závod "Jon Olsson Invitational" konaný v roce 2006 ve Švédsku. Na tomto závodě se na gigantickém skoku začaly skákat kombinace dvojitých triků v jednom skoku (tuto variantu představil už o něco dříve Mike Wilson). Protože tento sport není vázaný žádným omezením, dá se jen těžko předvídat, kam až může ve svém vývoji dojít. Když se zamyslíme nad faktem, jak velký pokrok učinil za posledních 10 let, je jen otázkou, kam až se ve svém vývoji dostane v dalších letech. (Volák, Mikula 2009)

Poměrně zajímavé je, že označení switch není vlastně správné. Pokud bychom v názvosloví vycházeli ze skateboardingu nebo kolečkových bruslí, zjistili bychom, že správný pojem pro jízdu pozpátku na lyžích je "fakie". tento pojem byl postupem času nahrazen již zavedeným snowboardovým názvem "switch". (Volák, Mikula 2009)

3 SNOWBOARDOVÝ PARK

Snowboardpark je část sjezdovky speciálně přizpůsobená pro snowboarding a freeskiing. Skládá se z jednotlivých překážek, které lze rozdělit na skoky, rampy a jibby. ty jsou určeny k provádění freestylových triků. (Volák, Mikula 2009)

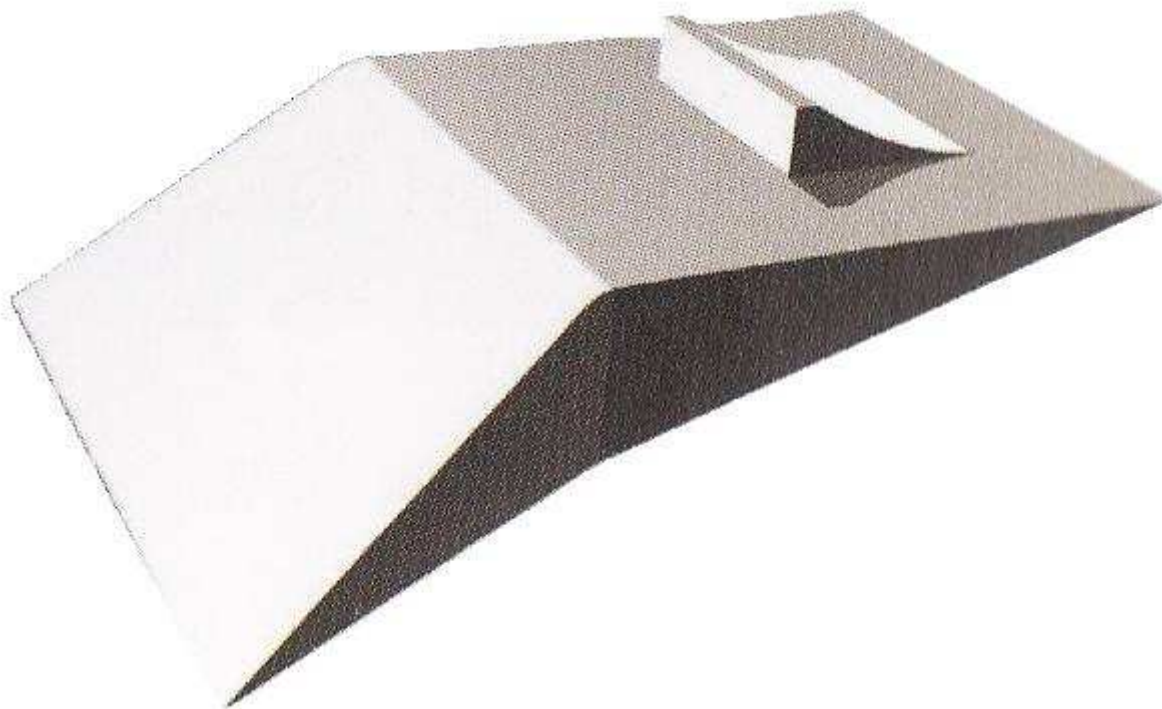
Kvalita snowboardparku se nehodnotí pouze množstvím a velikostí překážek, ale v první řadě podle kvality a pravidelnosti úpravy (shapingu). Sebe kvalitněji vyrobené překážky nebudou bezpečné a zábavné bez kvalitního odrazu, náskoku a dopadu. (Volák, Mikula 2009)

3.1 Vybavení snowboardového parku

Mezi vybavení snowboardového parku patří překážky určené pro skákání, překážky určené pro jibbing a ochranné a bezpečnostní pomůcky.

3.1.1 Překážky určené pro skákání

Big-air - Ze sněhu připravená překážka, která se skládá z odrazu, tablu a dopadu (zprava doleva). Table je část mezi místem odrazu a dopadu, jezdec se ji snaží přeletět. (Volák, Mikula 2009)



Obr. č.5
Big-air

U-rampa - Technicky velice náročná překážka připravená ze sněhu. Jezdec projíždí rampou a snaží se provádět triky v postupném sledu na stranách rampy. Jezdec stihne provést 5-10 triků, záleží na délce rampy. (Volák, Mikula 2009)



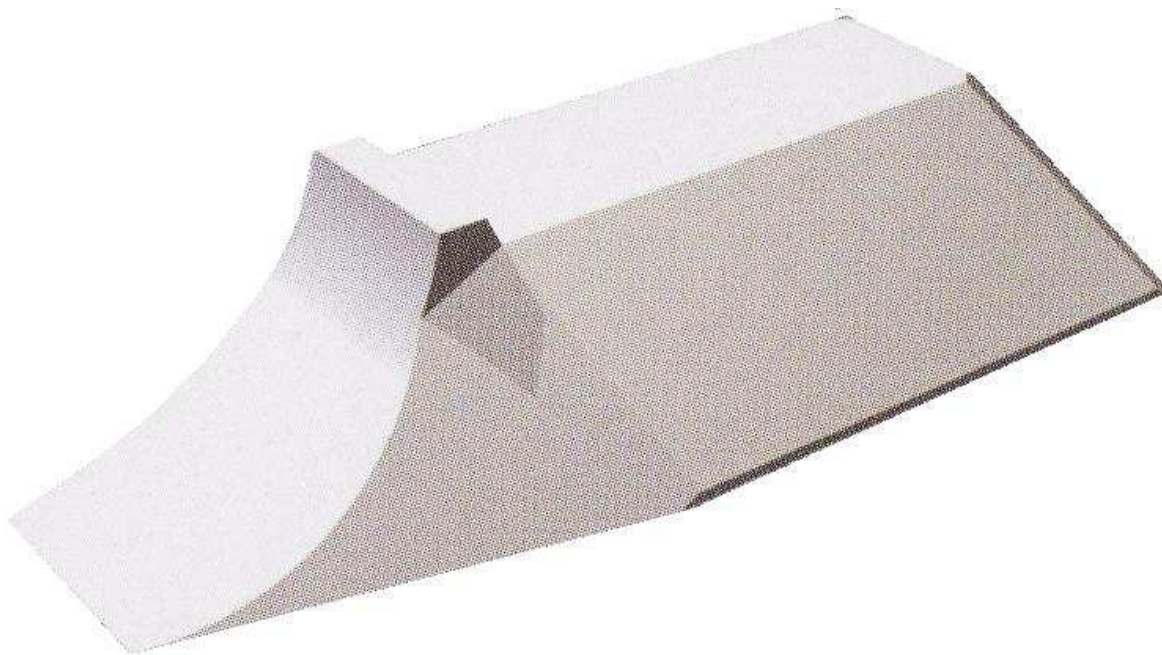
*Obr. č.6
U-rampa*

Quarter pipe - Dá se říci, že je to jedna strana U-rampy samostatně postavená v parku. Jezdec na ni najíždí čelně a snaží se provádět podobné triky jako v U-rampě. (Volák, Mikula 2009)



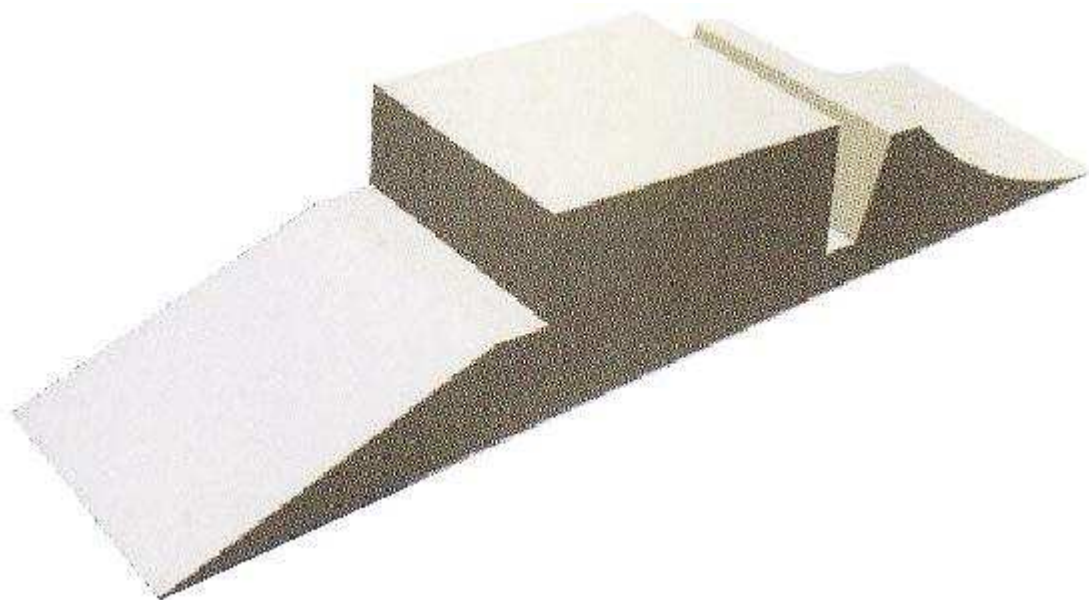
*Obr. č.7
Quarter pipe*

Corner - Sněhová překážka s odrazem postaveným tak, aby jezdce vynesl co nejvíce nahoru. Dopadá se buď na pravou, nebo levou stranu překážky. (Volák, Mikula 2009)



Obr. č.8
Corner

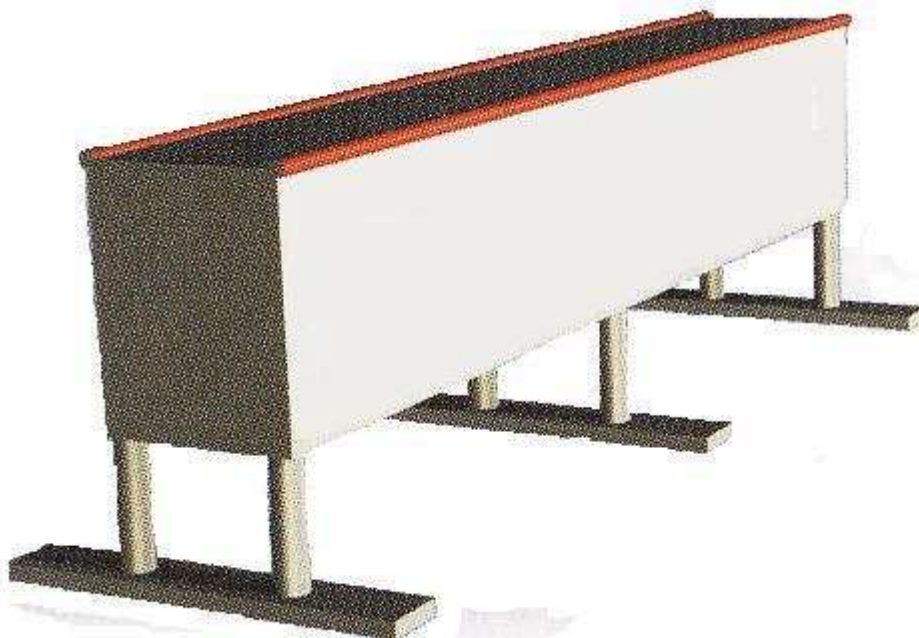
Butter box - kostka ze sněhu nejrůznějších tvarů. Jezdec naskakuje na butter box a odskakuje z něj s různou rotací. (Volák, Mikula 2009)



Obr. č.9
Butter box

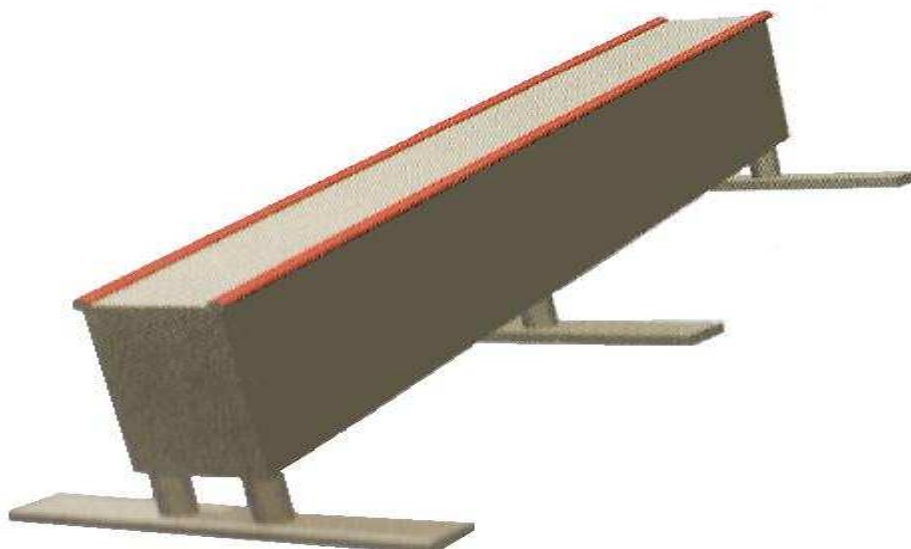
3.1.2 Překážky určené pro jibbing

Rovný funbox (bedna) - Klasická překážka pro jibbing, vhodná pro učení se základním trikům. (Volák, Mikula 2009)



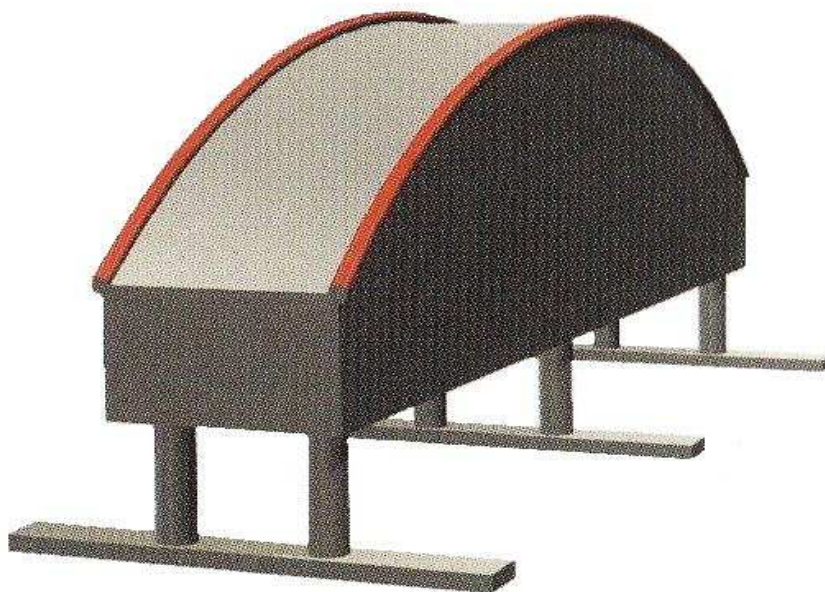
*Obr. č.10
Rovný funbox*

Speed box - bedna nakloněná dolů, nejčastěji se používá tzv. streetový náskok (ze stran). (Volák, Mikula 2009)



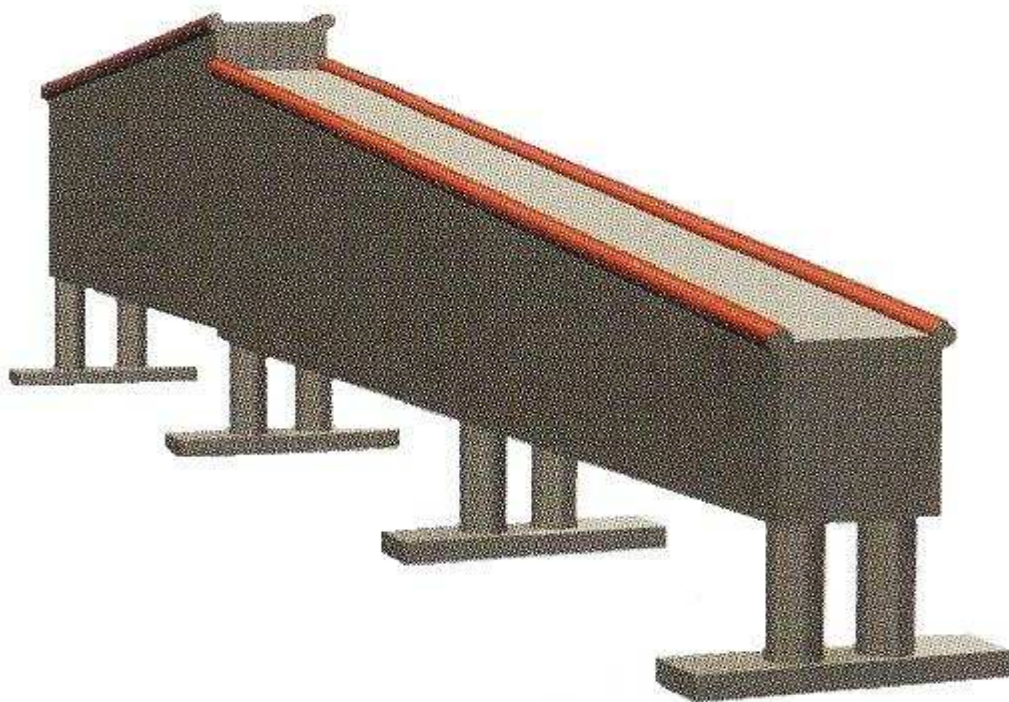
*Obr. č.11
Speed box*

Rainbow (duha)



Obr. č.12
Rainbow (duha)

Zub - Nejčastější provedení této překážky je rovně-dolů, k trikům se využívá tzv. transfer (přeskočení rovné části s dopadem do části šikmé). (Volák, Mikula 2009)



Obr. č.13
Zub

Lámačka - Pokud je box svažitý v pořadí vodorovně a dolů. (Volák, Mikula 2009)



Obr. č.14
Kink box (lámačka)

Double lámačka - Box dolů, vodorovně a dolů. (Volák, Mikula 2009)



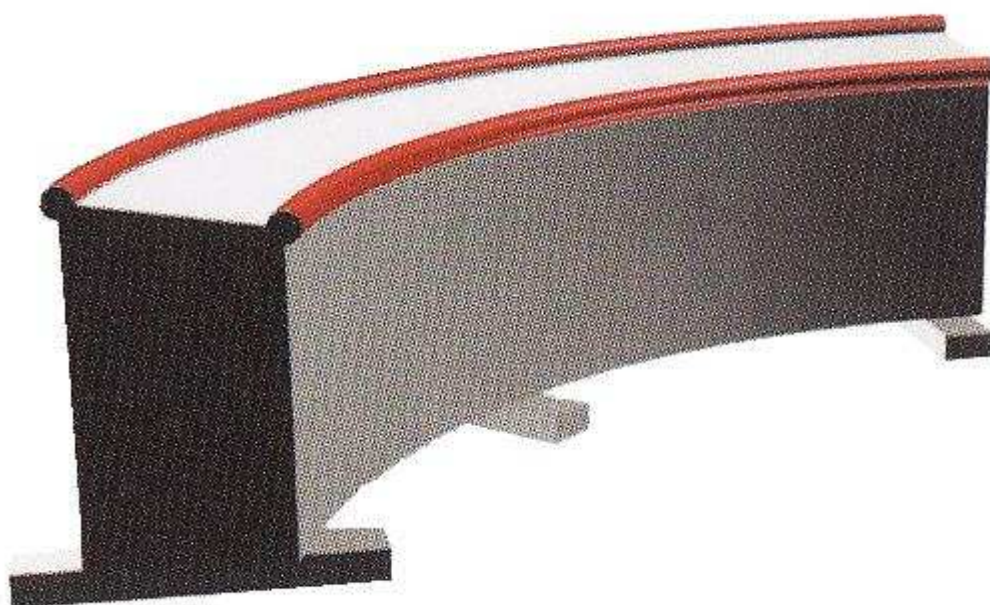
Obr. č.15
Double kink box (dvojitá lámačka)

A-box - Takto se označuje překážka ve sledu nahoru - rovně - dolů. (Volák, Mikula 2009)



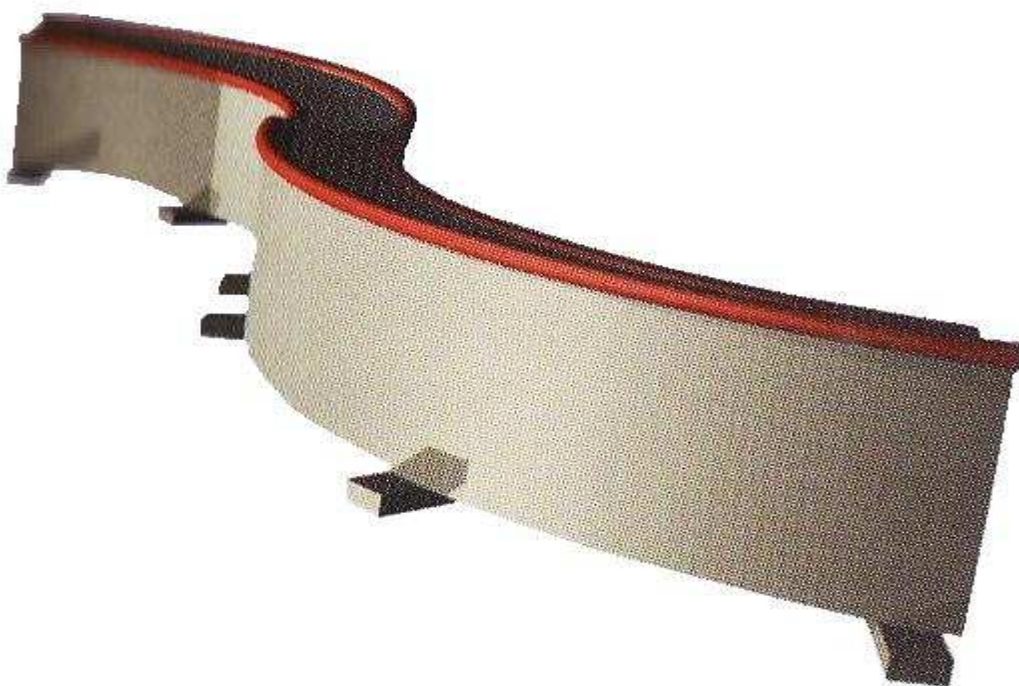
Obr. č.16
A-box

C-box - Překážka připomíná tvar písmene C, je vhodná k různým pressům (tail, nose press). (Volák, Mikula 2009)



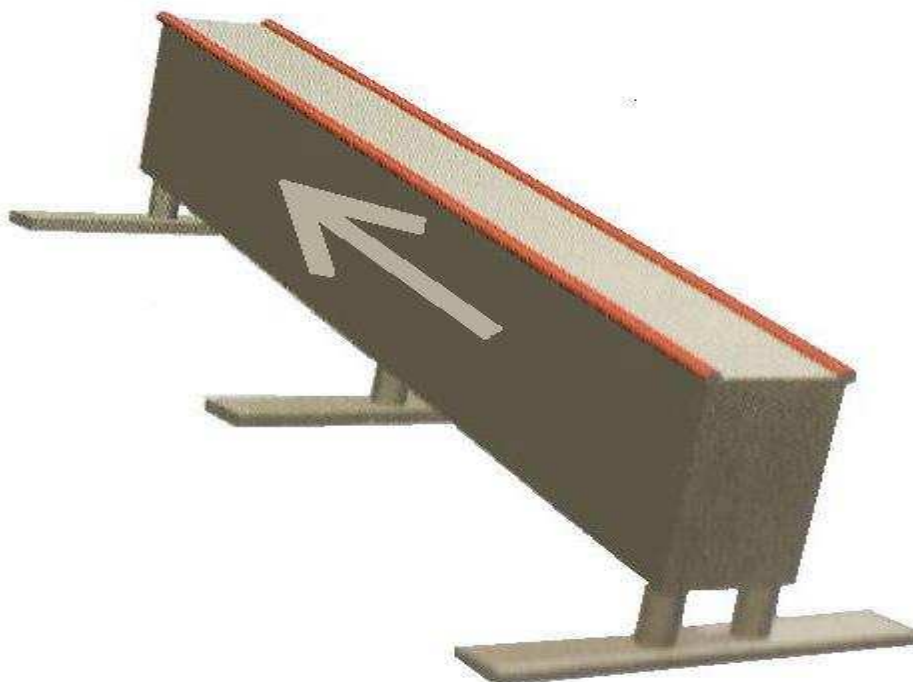
Obr. č.17
C-box

S-box - Překážka ve tvaru S. Má obdobné vlastnosti jako C-box. (Volák, Mikula 2009)



Obr. č.18
S-box

Step-up box - Bedna nakloněná směrem nahoru, nejčastěji se využívá k trikům s rotací out (270 out, 450 out atd.). (Volák, Mikula 2009)



Obr. č.19
Step-up box

Picknick table - Dá se jezdit po tablu nebo i po bočních lavicích. (Volák, Mikula 2009)



*Obr. č.20
Picknick table*

Wallride - Jezdec najíždí na překážku čelně a snaží se grindovat koping (horní část překážky). (Volák, Mikula 2009)



*Obr. č.21
Wallride*

3.1.3 Bezpečnostní pomůcky snowboardparku

Snowboardový park, je místem, kde je velmi důležité zachovat dostatečnou úroveň bezpečnosti. Uživatelé snowboardových parků nejsou vždy natolik zkušení, aby bez problémů zvládly překážky všech obtížností. Nezřídka se stane, že jezdec po dopadu nezvládne optimálně řídit svůj snowboard nebo své lyže, opustí prostor své „line“ a následně narazí do předmětu stojícího poblíž. Pro tyto případy je nezbytně nutné taková místa vytipovat a možnost jakéhokoli zranění snížit pomocí bezpečnostních pomůcek na minimum.

Mechanické bezpečnostní pomůcky

Mezi mechanické bezpečnostní pomůcky by měly sloužit k plynulejšímu a bezpečnějšímu provozu snowboardového parku. Jako nejdůležitější bych zmínil především barevně výrazné oplůtky vymezující park, matrace žluté barvy, které slouží jako chránič před nárazem do pevných předmětů (sloupy, stromy, zasněžovací hydranty atd.), umělohmotné tyče a hliníková zábradlí.

Pravidla chování ve snowboardparku

Většina zde uvedených pravidel platí po celém světě a slouží především k zajištění bezpečnosti všech lidí pohybujících se ve snowboardparku. (Volák, Mikula 2009)



Obr. č.22
Návěstní tabule pro snowboardisty

1. Sledujte dění okolo sebe - Při jízdě parkem neustále sledujte dění okolo sebe. Nezapomínejte, že snowboardista vidí vždy na jednu stranu hůře a newschool je i o ježdění na switch a může se lehce stát, že budete přehlédnuti i jezdcem nad vámi. Po pádu se nezdržujte na dopadu překážky déle, než je nezbytně nutné. (Volák, Mikula 2009)

2. Hlaste se o místo na rozjezdu - Když přijedete nad skok nebo jinou překážku mezi více čekajících, počkejte, až na vás přijde řada. držte se pravidla - ten, kdo čeká, jede nejdéle. Poté zvedněte ruku tak, aby o vás ostatní věděli, řekněte "další" nebo "next" a jedete na skok. (Volák, Mikula 2009)

3. Na skok se rozjíždějte až ve chvíli, kdy vidíte, že jezdec před vámi bezpečně odjel - Vždy se ujistěte, že ten kdo odjel před vámi, trik bezpečně ustál a odjel z dopadu. V případě, že jezdec před vámi trik neodjel nebo jste jej neviděl odjet, jedte se podívat na hranu dopadu, jak na tom je. Pokud je vše v pořádku, zvedněte ruce do pozice "open" a jezdec za vámi může bezpečně skákat. V opačném případě zvedněte ruce do pozice "closed", ujistěte se, že čekající jezdci o vás vědí a jedte zraněnému na pomoc. (Volák, Mikula 2009)

4. Nezastavujte na "tablu" skoku (plocha mezi odrazem a dopadem) - Table je součást skoku, nikoliv tribuna pro diváky nebo místo pro pauzu na svačinu. Výjimku tvoří kameramani a fotografové a lidé zastavující ježdění kvůli zranění na dopadu. I ti ale musejí být stále na pozoru a volit místa co možná nejbezpečnější. (Volák, Mikula 2009)

5. Rozjíždějte se na skok správnou rychlostí - podívejte se, z jakého místa se rozjíždějí ostatní jezdci a podle toho volte svou rychlost. pokud si nejste rychlostí jistí, raději neskákejte vůbec a počkejte na někoho, kdo už překážku skákal nebo jezdil a kdo vám nájezdovou rychlost může ukázat. (Volák, Mikula 2009)

6. Udržujte "flow" (plynulost) svého ježdění - Snažte se jezdit co možná nejplynuleji a bez zbytečného zastavování před každou překážkou. Pokud má park kvalitně rozdělené jednotlivé řady (lines) překážek, dodržujte je a snažte se zbytečně nekřížovat. (Volák, Mikula 2009)

7. Respektujte ostatní - Jezděte a chovejte se v parku s ohledem na ostatní více či méně zkušené snowboardisty a freeskieri. každý má ve snowparku překážky vyhrazené svým schopnostem. Nepřeceňujte se a nejezděte na skoky a raily, na které ještě nemáte. Zbytečně tím brzdíte ostatní jezdce a můžete si způsobit nepříjemné zranění. (Volák, Mikula 2009)

3.2 Údržba snowboardového parku

Údržba nebo tzv. „shaping“ je nedílnou součástí kvalitně fungujícího snowboardového parku. V průběhu provozu je zapotřebí park stále udržovat. Snowboardpark tím bude bezpečný a stále upravený. Díky tomu se do parku lidé budou rádi vracet.

Na začátku sezóny je třeba park postavit. K tomu je nezbytná rolba a alespoň dvou lidí na celé dva dny. Rolbou se musí překážky dovézt na místo a nahrnout k nim potřebné množství sněhu. U větších skoků je přítomnost sněžné rolby samozřejmostí.

V jiném areálu by bylo asi možné dovézt překážky na určená místa před začátkem sezóny, dokud je možné je na sjezdovku dopravit jiným, levnějším způsobem. Ve skiareálu Paseky nad Jizerou je toto nemožné z důvodu ochrany přírody v Krkonošském národním parku.

V průběhu provozu areálu je nutné, aby měl park vlastního správce, který ho bude denně upravovat. Každý týden je pak třeba zajistit přítomnost rolby, která podle pokynů správce udělá vše, co je nad jeho síly. Tyto „re-shapingové“ akce by neměly zabrat rolbě více než půl hodiny. Samotným rolbováním celého snowboardparku stráví rolba v průměru 1,5 hodiny týdně.

4 MARKETINGOVÝ VÝZKUM A ANALÝZA TRHU

Marketingový výzkum znamená dlouhodobé zkoumání a hodnocení faktorů na trhu. Cílem je vytvořit informační poznatkové podklady pro orientaci na daném trhu. Cílem je také zjistit budoucí vývoj (situační analýza) pro podnikatelské rozhodování, zpracování koncepcí a plánů. (Dědková, Honzáková 2003)

4.1 Shromažďování informací

Hlavním zdrojem informací se stala anketa. Byla sestavena ze třinácti otázek, které se daly dále rozdělit do třech skupin. První skupina obsahovala pět otázek se zaměřením na přesnější určení, námi hledané cílové skupiny. Druhá skupina otázek se zaměřila na zjištění vztahu oslovených návštěvníků, vůči skiareálu Paseky nad Jizerou a jejich spokojenost v oblasti freestylového vyžití. Třetí a také poslední skupina obsahující čtyři otázky je pro tuto práci zároveň nejzajímavější. Otázky se týkají subjektivního názoru na oblibu různých součástí snowboard parku a jeho ztvárnění.

Anketa probíhala ve dnech od 31.1. do 1.2. a od 7.2. do 8.2. 2009 v čase vždy zhruba od 11:00 do 13:00. Záměrně v datech nejvyšší návštěvnosti areálu, z důvodu možnosti oslovování respondentů, při čekání ve frontě na vlek. Dalšími místy provádění ankety byly občerstvovací prostory v blízkosti dolní stanice vleků ve skiareálu Paseky nad Jizerou.

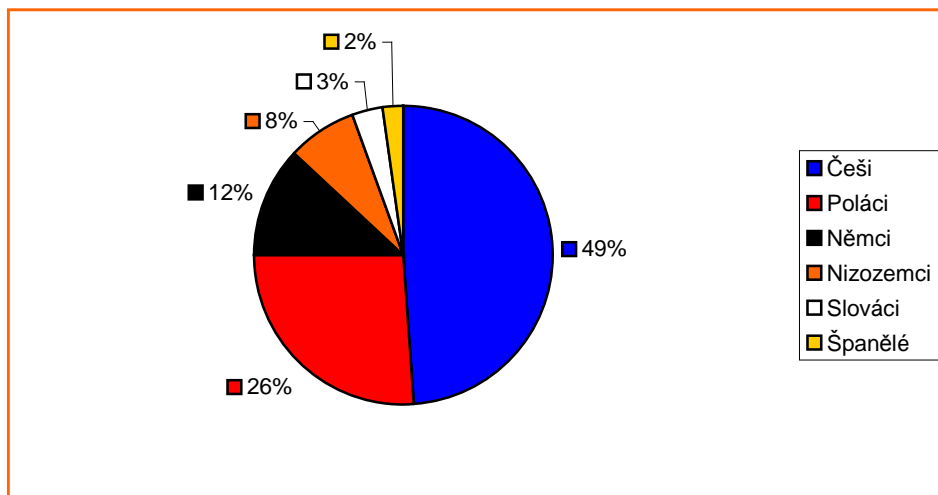
Cíleně byli oslovováni jedinci, vypadající jako free snowboardisté (měkké snowboardové boty) a free lyžaři (lyže typu twintip). Celkem dotazník vyplnilo 92 oslovených z více jak pěti zemí.

4.2 Zpracování informací

Otázky byly zpracovány jednotlivě. Byl k nim vytvořen graf a uveden subjektivní komentář. Celkem bylo vytvořeno dvanáct grafů, neboť třináctá otázka je příliš kreativní a nabízí nespočet možností.

Otázka č.1

Z jaké země pocházíte?

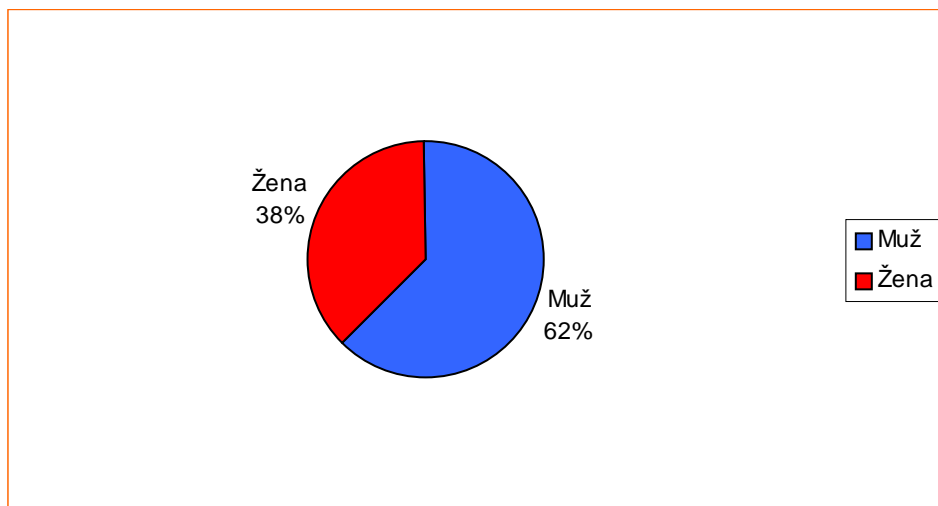


Graf č.1
Vyhodnocení ankety – otázka č.1

Nejpočetnějšími návštěvníky byli Češi, druzí byli Poláci a na třetím a čtvrtém místě se umístili Němci s Nizozemci.

Otázka č.2

Jste muž nebo žena?

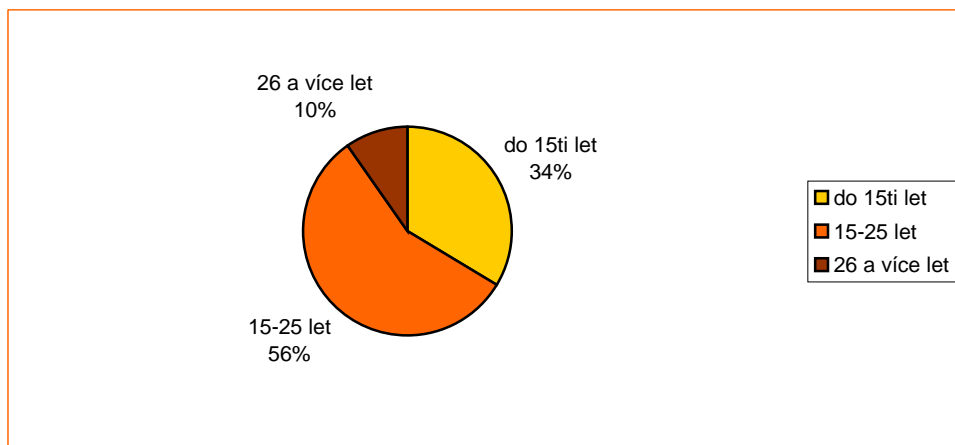


Graf č.2
Vyhodnocení ankety – otázka č.2

Výsledek dopadl dle očekávání. Návštěvníky tvořily ze dvou třetin muži a z jedné třetiny ženy.

Otázka č.3

Jaký je Váš věk?

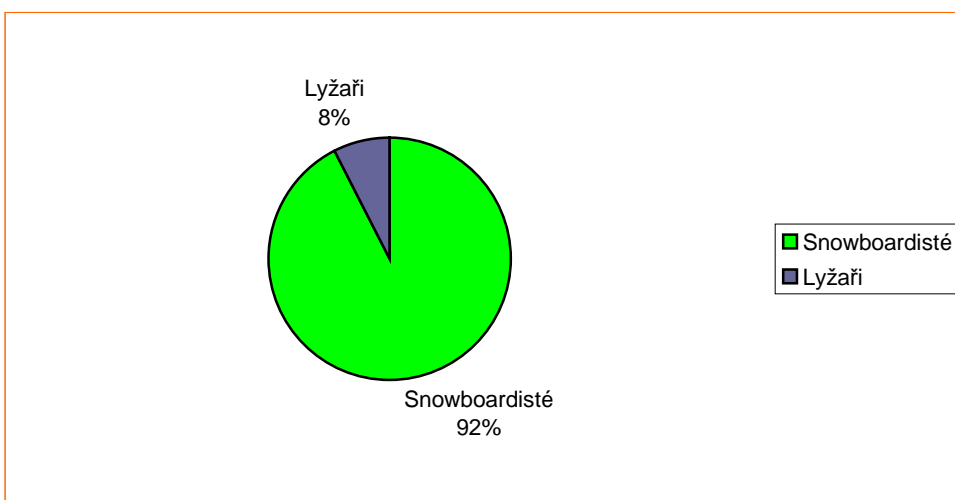


Graf č.3
Vyhodnocení ankety – otázka č.3

Výsledek této otázky byl poměrně překvapující. Očekávalo se více jedinců v kategorii do 15ti let.

Otázka č.4

Jste snowboardista nebo lyžař?

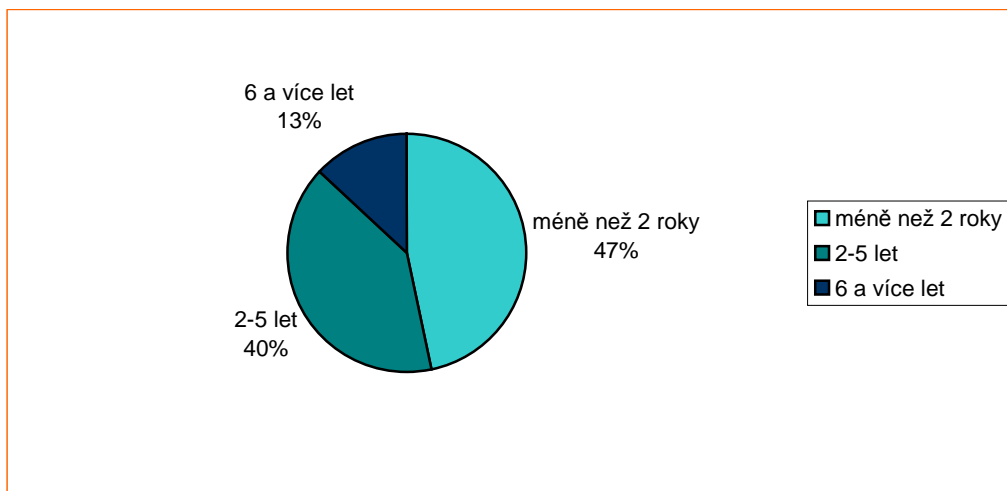


Graf č.4
Vyhodnocení ankety – otázka č.4

Celkem samozřejmým výsledkem dopadla čtvrtá otázka. Naprostá převaha snowboardistů, značí zatím ještě nepříliš velkou rozšířenost Newschool lyžování. Alespoň co se týče návštěvníků skiareálu Paseky nad Jizerou.

Otázka č.5

Jak dlouho jezdíte na snowboardu/freestylových lyžích?

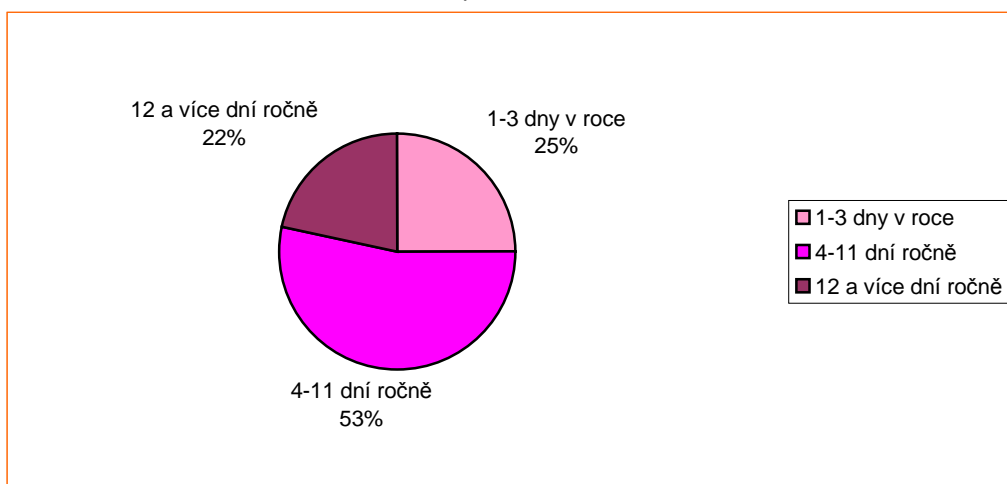


Graf č.5
Vyhodnocení ankety – otázka č.5

Zde je patrné, že skiareál v Pasekách nad Jizerou je zajímavý spíše pro začínající a středně pokročilé jezdce. Pro zkušenější freestylové snowboardisty zde nejspíš prozatím není vhodné zázemí.

Otázka č.6

Kolik času trávíte ročně ve skiareálu Paseky nad Jizerou?

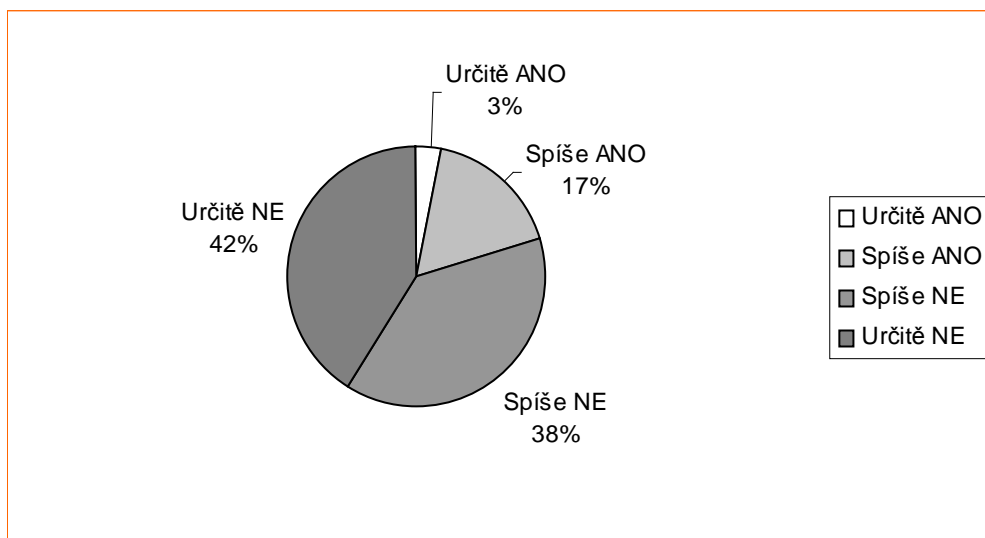


Graf č.6
Vyhodnocení ankety – otázka č.6

Většina oslovených se zařadila do skupiny 4-11 dní v roce. Jedná se povětšinou o návštěvníky, kteří jsou na týdenní rekreaci. Skupina 12 a více dní zahrnuje především místní omladinu a chataře, nebo jejich blízké známě. Jde tedy převážně o lidi, kteří navštěvují areál celosezónně. Překvapivě vysoký počet 1-3 denních návštěvníků byl nejspíše zapříčiněn časem pořádání ankety. Anketa probíhala o víkendech.

Otázka č.7

Připadají Vám podmínky pro freestylové vyžití v areálu Paseky nad Jizerou dostačující?



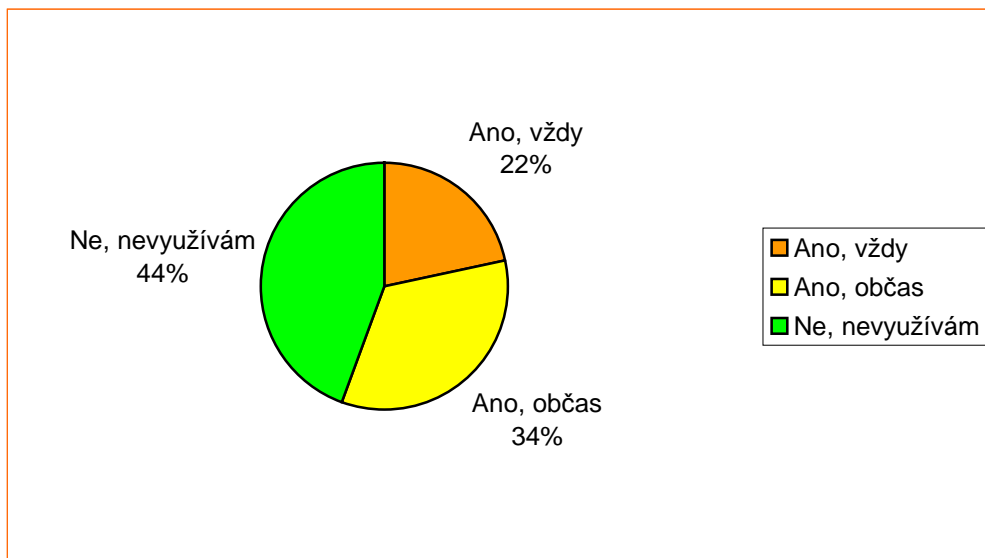
Graf č.7

Vyhodnocení ankety – otázka č.7

Výsledek otázky jasně odpovídá stavu věci. Oněch 20% pro dostatečné vyžití si vysvětlují pouze množstvím neupravovaných ploch v okolí sjezdovek a jejich následnému využívání k freeridu.

Otázka č.8

Využíváte snowboardparky při návštěvách jiných skiareálů?



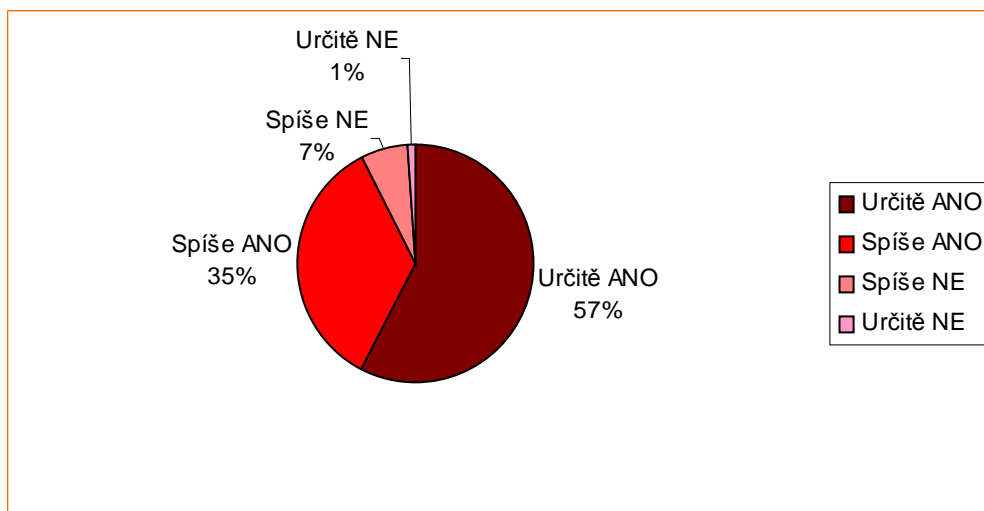
Graf č.8

Vyhodnocení ankety – otázka č.8

Většina respondentů odpověděla že využívá jiné snowboard parky. Množství těch, kteří odpověděli záporně, patří mezi úplné začátečníky. Proto je jejich odpověď zcela pochopitelná.

Otázka č.9

Uvítali by jste snowboardpark ve skiareálu Paseky nad Jizerou?

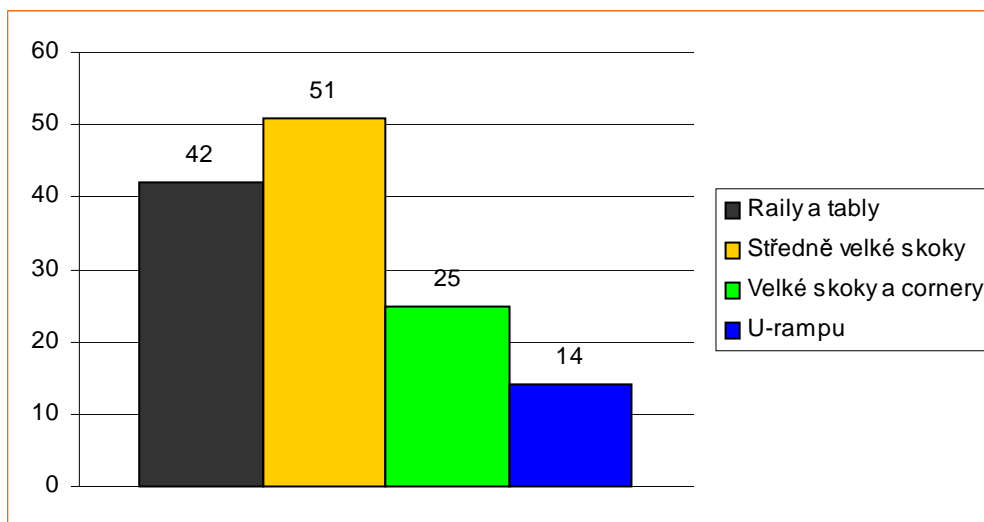


Graf č.9
Vyhodnocení ankety – otázka č.9

Většina dotazovaných potvrdila, že by uvítala výstavbu snowboardového parku v Pasekách nad Jizerou.

Otázka č.10

Pokud navštěvujete jiné snowboardparky, využíváte v nich nejraději (možnost více odpovědí):

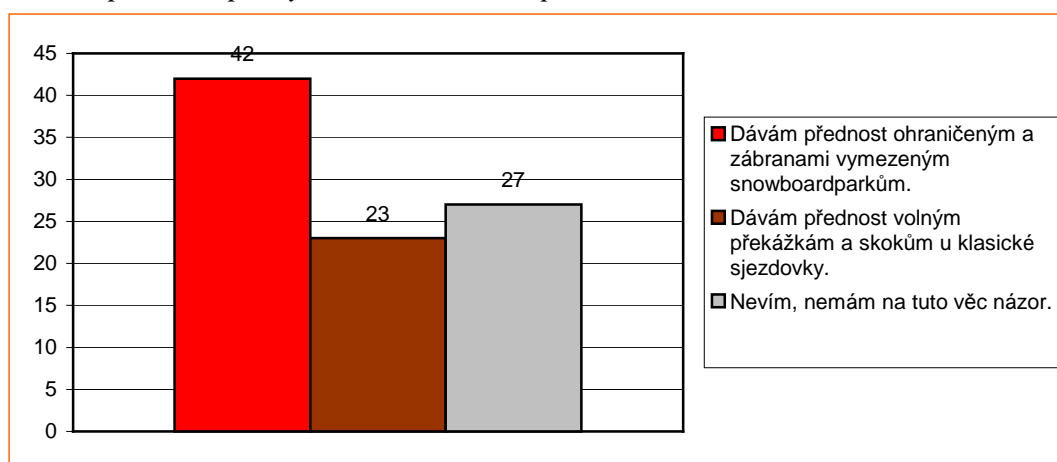


Graf č.10
Vyhodnocení ankety – otázka č.10

Na tuto otázku odpovídalo 51 dotazovaných, kteří označili většinou dvě nebo tři odpovědi. Jako nejvíce užívanou překážkou se staly středně velké skoky, jejichž užívání potvrdili všichni respondenti. Na druhém místě skončily raily a tably a na třetím místě velké skoky a cornery. U-rampu zaškrtnulo 14 lidí, což potvrdilo, že se jedná o velmi náročnou překážku, jak na techniku jezdce, tak na údržbu jako takovou.

Otázka č.11

Čemu dáváte přednost při vymezení snowboardparku?



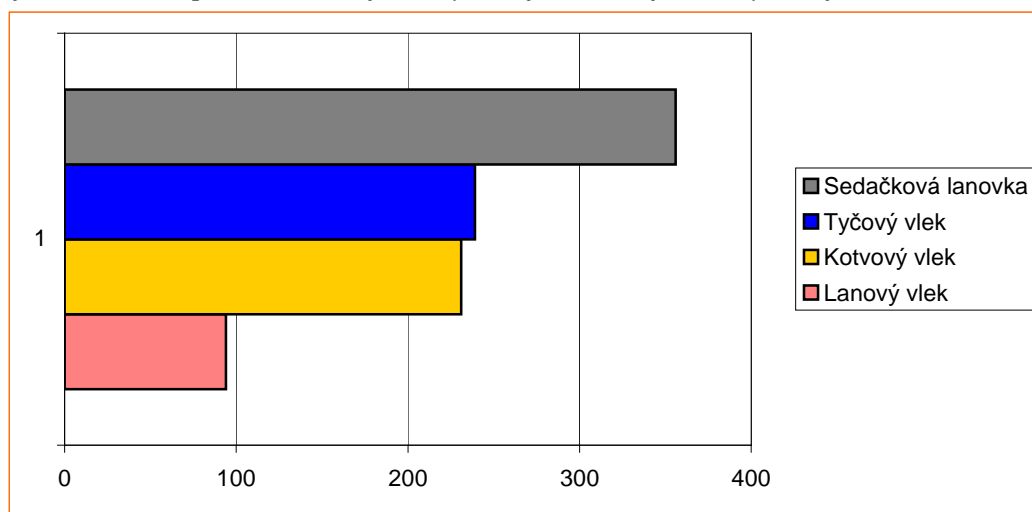
Graf č.11
Vyhodnocení ankety – otázka č.11

Účastníci dali přednost možnosti zábradlími vymezeného snowboard parku. Takový park má mnoho předností. Např. nemožnost náhodných projíždějících vjet jezdcí, který hodlá provádět trik, do cesty nebo snazší možnost udržení upravenosti. Nesporně kladnou vlastností ohraničených parků je jejich bezpečnost. Oproti tomu je vše ohraničené a vymezené, tudíž proti jedné ze základních myšlenek snowboardingu.

Otázka č.12

Jaký druh lyžařských vleků Vám nejvíce vyhovuje?

(Očísľujte od 1 do 4 (přičemž 1=nejvíce vyhovující, 4=nejméně vyhovující).)



Graf č. 12
Vyhodnocení ankety – otázka č.12

Otázka byla vyhodnocována způsobem, že za umístění „vleku“ na první místo jsem udělil 4 body, na druhé 3 body, na třetí 2 body a na poslední čtvrté místo pouze jeden bod.

Zvítězila sedačková lanovka, ačkoli nastupování na ni a sestupování z ní zpravidla činí nezkušeným snowboardistům značné problémy. Možná překvapivě na druhém místě tyčový vlek. Avšak snadno vysvětlitelné, neboť ankety se zúčastnila velká spousta začátečníků, kterým přijde jízda na kotvovém vleku velmi obtížná. Kotvový vlek je zpravidla rychlejší, nejedná-li se u tyčového vleku právě o vysokorychlostní Tatrapomy. Provazový vlek získal naprosto nejméně bodů.

Otázka č.13

Co by podle Vás nemělo ve snowboard parku chybět? (mimo skoků a jibů)

Odpovědi na tuto otázku se mi dostalo velkého množství odpovědí. Byly velmi různorodé a pro mou práci se staly spíše inspirativní, než vypovídající. Odpovědi typu: hezké holky, měkký sníh, sněhový bar, coffeshop, odpočívárna s lehátky, skákací hrad, odvážní jezdci, stánek s pivem a klobásami, půjčovna ochranných pomůcek, hezké počasí, stanice horské služby, apod. jsou pro mne téměř nepoužitelné.

4.3 Segmentace zákazníka

Jako cílová skupina, na kterou bychom se při realizaci projektu měli zaměřit, je mladý snowboardista ve věku od 15 do 25 let. Jde o začínajícího jezdce, který se míní zdokonalovat ve svém umění. Nelze však opomenout také generaci mladší 15 let, která tvoří nezanedbatelný potenciál budoucích klientů. Toto vymezení musíme zohlednit jak při rozvržení překážek v parku, tak i při jeho samotném umístění ve skiareálu.

4.4 Analýza zájmu potenciálních uživatelů snowboardového parku

Z otázek č.6 až č.9 a odpovědí na ně, jsem vyvodil, že snowboardový park v Pasekách nad Jizerou jednoznačně schází. Většina zákazníků si toto uvědomuje a nejednou volí při svých návštěvách zimních středisek taková místa, která jim poskytnou dostatečné freestyleové vyžití. Z toho vyplývá, že snowboardový park by v žádném případě neměl v moderním a nestagnujícím skiareálu chybět.

4.5 Analýza konkurence

V okolí Pasek nad Jizerou se nalézají několik zimních středisek, disponujících velmi kvalitními snowboardovými parky. Nejbližší se nacházejí Rejdice, ve kterých se nalézají jeden z nejlépe vybavených parků v republice. Další snowparky leží v Rokytnici nad Jizerou na Lysé hoře a v Jablonci nad Jizerou ve skiareálu Kamenec.

Snowboard park v Jablonci nad Jizerou vznikl poměrně nedávno na přání organizace Snowhill, která je pronajimatelem celého tamního skiareálu. Je tvořen několika menšími skoky a několika profesionálně zhotovenými zábradlími. Všechny překážky jsou umístěny v horní části areálu a nejsou žádným způsobem ohraničeny jako celek.

Snowboardový a lyžařský areál Kořenov-Rejdice vlastní dvousedáčkovou lanovkou a je největším snowparkem v ČR – O2 Extra parkem. Rejdice jsou také hostitelem mnoha významných sportovních událostí jako jsou Český pohár ve freestyle snowboardingu 4x4, O2 Rookie camp, Freeskiing Open 2008

V Rokytnici nad Jizerou se nalézají park, který je uzavřený a disponuje vlastním tyčovým vlekem. Jedná se o park prostorově vcelku nenáročný avšak velmi precizně řešený. Je tvořen jedním středně velkým skokem, jedním big-aiem a několika raily. Řešení tohoto parku se mi velice zamlouvá a je pro mne inspirací.

5 PROFIL LYŽAŘSKÉHO AREÁLU V PASEKÁCH NAD JIZEROU

Po zpracování výše uvedeného marketingového výzkumu a analýzy trhu můžeme vyhodnotit provedený výzkum jako kladný a žádoucí pro lyžařské středisko Paseky. Díky výzkumu známe cílovou skupinu, její náročnost, potřeby a požadavky. Na základě tohoto výzkumu můžeme uvažovat o výstavbě snowboardového parku, který může být realizován s velkou šancí na úspěch.

Lyžařský areál se nachází v horní části obce. K celému areálu patří rozsáhlé parkoviště, které je v jeho těsné blízkosti. Celý lyžařský areál čítá dohromady sedm (z toho dva provazové) lyžařských vleků, které jsou vzájemně propojeny, takže skipas můžeme použít na všechny (mimo provazových).

Areál Paseky nabízí Doppelmayr CPF 800 s délkou 1162m a převýšením 240m, Tatrapoma H-210 s celkovou délkou 1160m a převýšením 220m. Pro děti a začátečníky je zde Tatrapoma P90 o délce 232m a 50m převýšením, dále lanový vlek s nízkým vedením v délce 120m. Zbylé tři vleky patří do soukromého vlastnictví firmy Pizár s.r.o.. Areál Paseky patří do vlastnictví obce.

Na dvou hlavních sjezdových tratích jsou umístěna sněžná děla pro výrobu technického sněhu. Všechny sjezdové tratě jsou každý den upravovány. V areálu je několik možností občerstvení, prostorů pro odpočinek a také stanice Horské služby.

V celém areálu jsou tři půjčovny lyžařského a snowboardového vybavení a zároveň tři lyžařské školy. V areálu Pizár je též umístěn menší snowboard park, který je tvořen několika zábradlími a dvěma skoky. Celý park je umístěn podél jedné ze sjezdových tratí a není nijak ohraničen. Areál Paseky dále nabízí upravené běžecké tratě v délce 60km.

5.1 Důvody výstavby snowboardového parku ve skiareálu Paseky nad Jizerou

Dnešní moderní doba nás nutí neustále jít dopředu, přicházet s něčím novým, lepším a mít z toho potřebný zisk. Pro horskou obec Paseky nad Jizerou je největším ziskem lyžařský areál. Důvodem výstavby dětského lyžařského hřiště je rozšířit nabídku tohoto skiareálu, nalákat do něho nové turisty a vyjít maximálně vstříc snowboardistům. Hlavním cílem je tedy přivést do skiareálu Paseky nad Jizerou více návštěvníků a zvýšit tak množství přepravovaných osob a zajistit tak vyšší zisk. Posláním snowboardového parku je poskytnout mnohem pestřejší freestylové využití jak pro snowboardisty, tak i pro tzv. newschool lyžaře.

Snowparky pomalu přestávají být výsadou velkých zimních areálů. Potřeba zákazníka je pro každého poskytovatele služeb prioritou. Vývoj snowboardingu a v poslední době také freestylového lyžování je důkazem o změnách potřeb návštěvníků zimních areálů. Jména jako

Černík, Kraus, Novotný nebo Zajíc, jsou příčinou stále většího zájmu o adrenalinové vyžití při snowboardingu nebo lyžování. Snaha vyhovět potřebám návštěvníků a zároveň oddělit jejich různé typy na sjezdovkách, byla příčinou vzniku snowparků ve většině zimních středisek. Kromě rozšíření nabídky pro klienty, jsou to často právě snowparks, kde se konají různé kulturní a sportovní akce amatérské i profesionální úrovně.

5.2 Umístění snowboardového parku

Pro umístění snowboardového parku je důležitý dostatečný sklon svahu. Prostor by měl být alespoň 50m široký a dostatečně dlouhý. Na mapě lyžařského areálu je vyznačen žlutým mnohoúhelníkem. Pro park je také velmi důležité, aby byl umístěn v blízkosti zasněžovacího hydrantu, kvůli velké náročnosti parku na sníh. K parku bylo nutné umístit lyžařský vlek v délce okolo 200m, který bude potřebovat přívod elektrické energie. Rozloha celého parku se bude pohybovat v rozmezí od 10 000m² do 12 000m². Prostor, který byl vybrán je takřka bez využití. Již dříve se v tomto místě zaměstnanci areálu ve spolupráci s místními snowboardisty snažili vybudovat větší skok, ale všechny pokusy skončily fiaskem. Skok se neudržel a byl „napadán“ lyžaři začátečníky.



Obr. č.23
Mapa skiareálu Paseky nad Jizerou

5.3 Charakteristika snowboardového parku

Podle otázek v marketingovém průzkumu si dokážeme zhruba představit, jak by si náš budoucí návštěvník představoval snowboardový park. Většina respondentů, kteří navštěvují jiné parky, má v oblibě středně velké skoky a raily. Velké skoky a cornery jsou lákavé jen asi pro polovinu potenciálních návštěvníků.

Park by měl být proto tvořen několika raily a několika středně velkými skoky. Určitě by také neměl chybět alespoň jeden big-air a jeden corner. Překážky budou umístěny ve dvou nebo třech jednotlivých řadách. Celá plocha snowboardového parku bude ohraničena umělohmotnými žlutými oplůtkami, na kterých může být umístěna jakákoli reklama (např. sponzor parku).

U vleku umístěného v parku bude muset neustále působit jeden vlekař. Pro úpravu překážek stačí jeden člověk zaměstnaný na půl úvazku. Ten by měl park upravovat denně. Případně i za pomoci rolby.

Vybudování takového parku je spojeno s mnoha dílčími úkoly a problémy. Při úvahách o přípravě snowboardového parku si musíme ujasnit některé základní otázky:

(Tremel, Tremlová 1984)

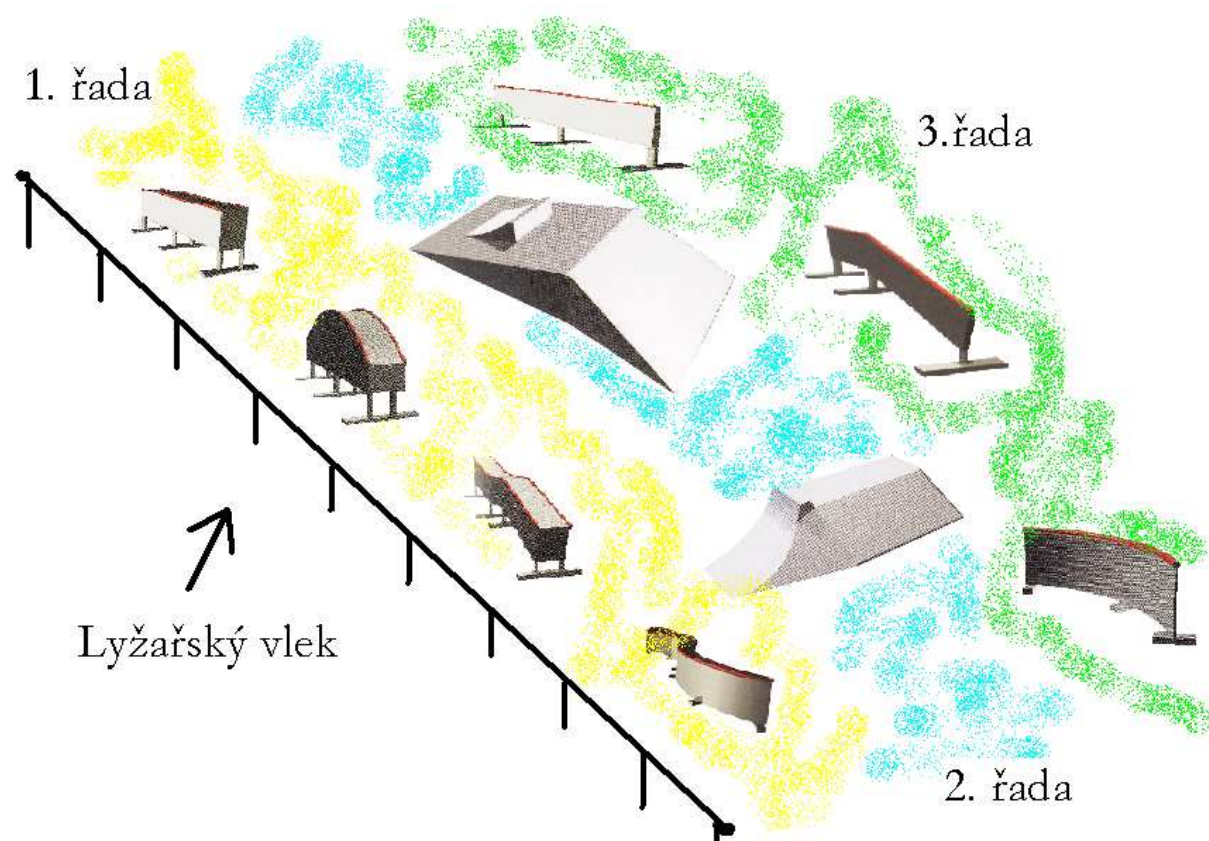
- Vytipovat svah s vhodnou šířkou a s vhodným sklonem. V období zimní sezóny sledovat stav sněhové pokrývky. *(Tremel, Tremlová 1984)*
- Posoudit možnosti vytipovaného svahu z hlediska dostupnosti tj. doprava, přívod elektrické energie, zdravotní zajištění, Horská služba. *(Tremel, Tremlová 1984)*
- Opatřit souhlas majitelů vytipovaných pozemků. *(Tremel, Tremlová 1984)*
- Předpoklad délky provozu snowboardového parku v zimní sezóně a z toho vycházet při celém organizačním zajištění. *(Tremel, Tremlová 1984)*
- Projednat, kdo bude financovat náklady vzniklé s budováním snowboardového parku a kdo bude provozovatelem. *(Tremel, Tremlová 1984)*

- Zjistit možnost vybudování lyžařského vleku (dodavatel, povolení ke stavbě) a vybudování objektu spojeného s provozem vleku a snowboardového parku. *(Tremel, Tremlová 1984)*
- Promyslet celkové rozložení jednotlivých překážek s ohledem na umístění vleku, profil terénu a přístupové komunikace. *(Tremel, Tremlová 1984)*
- Zajistit stálou službu pro budování a údržbu všech umělých sněhových tvarů (náskoky na překážky, dopady, hrany odrazů), railů a skoků jako takových, obsluhu vleku, případně pro další práce. *(Tremel, Tremlová 1984)*

5.4 Návrh snowboardového parku

Park je rozčleněn do tří řad tzv. „lines“. První řadu tvoří překážky typu box. Jsou široké, a tudíž i jednoduché na zvládnutí. Jsou vhodné pro začínající a méně zkušené jezdce. Druhá řada se skládá z jednoho big-airu s širokým dopadem, který bude mít dva odrazy. Jeden větší a jeden menší. Druhá překážka této řady bude Corner. Je náročný na údržbu, ale spektrum skokových variací, které je na něm možné provádět, je velmi široké. Třetí řadu tvoří tři raily, které jsou náročnější na zvládnutí (pro pokročilé jezdce) a jeden menší skok.

- 1.řada - Fun box
 - Duha (box)
 - Double kink box
 - S-box
- 2.řada - Big-air (velký skok)
 - Corner
- 3.řada - Small rail
 - Kink rail
 - C-rail
 - Small kicker (malý skok)



Obr. č.24
Návrh rozmístění překážek ve snowboardovém parku Paseky nad Jizerou

6 PRÁVNÍ POJETÍ

Snowboardový park disponuje jedním kotvovým vlekem. K provozování lyžařského vleku je potřeba znát některé právní náležitosti.

Od 11.6.2006 je v platnosti novela zákona 266/1994 Sb. O drahách, ve znění zákona 191/2006 Sb. Od tohoto data se vleky stávají určeným technickým zařízením (dále jen UTZ) a pro jejich provoz je nezbytný průkaz způsobilosti vydaný Drážním úřadem. Podstatná změna nastala i z hlediska Živnostenského zákona č.455 /1991 Sb., kdy je nezbytné pro provozování vleku živnostenské oprávnění podle novely. *(Tomášek 2007)*

Lyžařský vlek je UTZ, které se skládá z dílčích systémů, bezpečnostních prvků a infrastruktury. Základními normami pro lyžařské vleky jsou evropská směrnice RE 2000/9/ES a nařízení vlády č. 70/2002 Sb. Z výše uvedených předpisů vyplývají postupy při výrobě, schvalování a uvádění do provozu. Výrobce vydává na jednotlivé dílčí systémy a bezpečnostní prvky ES Prohlášení o shodě na základě certifikace notifikovanou osobou. Po vlastní montáži provádí notifikovaná osoba inspekci před uvedením do provozu podle ČSN EN 1709. Inspekční zpráva je spolu s prohlášením o shodě hlavním podkladem pro vydání průkazu způsobilosti. Tento postup platí pro nové vleky. U vleků uvedených do provozu před novelou se postupuje obdobně. *(Tomášek 2007)*

Průkaz způsobilosti vydává Drážní úřad u nových vleků na dobu určitou a do pěti let je povinen provozovatel zabezpečit prohlídku a zkoušku, po které obdrží průkaz způsobilosti na dobu neurčitou. *(Tomášek 2007)*

Na lyžařském vleků se provádí revize 1x ročně, prohlídka a zkouška 1x za pět let. *(Tomášek 2007)*

Po zařazení vleků do UTZ je třeba si uvědomit, že jejich činnost, zdravotní i odborná způsobilost obsluh, revize, prohlídky i zkoušky se řídí Vyhláškou MD č. 100/195 Řád určených technických zařízení ve znění pozdějších předpisů a liší se od dřívějších postupů. Na každý konkrétní lyžařský vlek musí být zpracována analýza bezpečnostních rizik, která je podkladem pro bezpečnostní zprávu, jež posoudí vztah infrastruktury, dílčích systémů a bezpečnostních prvků a je podkladem pro posouzení případných dalších rizik a pokynů k provozu. Bezpečnostní zpráva navíc informuje provozovatele o všech podstatných skutečnostech a povinnostech souvisejících s provozováním vleku. *(Tomášek 2007)*

Vleky od 1.10.2007 nemohou být provozovány bez Průkazu způsobilosti. Pro certifikaci, Inspekci před uvedením do provozu a žádost o Průkaz způsobilosti jsou určité termíny (minimálně měsíc) při projektu a realizaci je třeba si tuto skutečnost uvědomit a počítat s ní. *(Tomášek 2007)*

7 FINANČNÍ ROZBOR

Pomocí finančního rozboru zjistíme cenu výstavby snowboardového parku, náklady na jeho údržbu a provoz. Dále zjistíme rentabilitu a návratnost.

7.1 Výběr dodavatelů

Finančně nejnáročnější složku rozpočtu bude tvořit kotvový lyžařský vlek, který bude dodán firmou MOMENT, spol. s r.o. Zlín. Další firmou, která přichází v úvahu a cenově se přiblížila zlínské firmě, byla firma SSZ BLAHUTA spol. s r.o..

Druhý největší náklad tvoří turniket Skidata. Jeho výhradním dodavatelem je firma Newton Data, Vejprty. Nelze zvolit jiného dodavatele turniketu, neboť celý areál je vybaven touto značkou.

Dalším komponentem jsou překážky určené pro jibbing. Za kompletního dodavatele těchto překážek byla zvolena česká firma Flyparks, Sloup v Čechách. Tato firma je jednou ze dvou podobně zaměřených firem v České republice. Zabývají se celkovým návrhem snowboardparků, snowboardových překážek, jejich zhotovováním a úpravou.

Téměř celý snowboardpark bude ohraničen ochrannými oplůtkami. Ty budou dodány firmou Ladislav Komárek, Desná v Jizerských horách. Ochranné matrace pak firmou HURT stop, Zásada.

U snowboardového parku s vlastním vlekem je nezbytně nutná menší budova, sloužící jako úložiště nářadí a materiálu (lopaty, krumpáč, lanový zvedák, momentový klíč, maziva, umělohmotné tyče, značkovací sprej, telefon). Tuto budovu lze zakoupit např. v obchodním domě Baumax.

Ostatní položky nejsou výší své ceny důležité, a proto nezáleží, od jakého dodavatele je pořídíme.

7.2 Náklady na výstavbu

Odhadovaná cena 200m dlouhého vleku typu KV je 900 000 Kč. Projekt pro zjištění přesné částky by stál 15 000 Kč, ale tato částka by byla v případě realizace odečtena od celkové ceny.

Cena překážek snowboardparku určených pro jibbing je 280 000 Kč. Tato cena zahrnuje výrobu i dopravu objednaných překážek až do prostoru skiareálu Paseky nad Jizerou. Překážky splňují jak funkčnost, tak potřebnou bezpečnost. Jsou vyrobeny z kvalitních materiálů, které zaručují jejich dlouhou životnost.

Cena turniketu, pomocí něhož budou návštěvníci parku odbavováni je 350 000 Kč. V ceně je zahrnuta i montáž zařízení a jeho bezproblémové uvedení do chodu.

Další, cenově větší položkou, jsou oplůtky kterých je nutné pořídit 250m. Cena za 5m oplůtků je 1500 Kč.

Park musí dále disponovat stálým vybavením. Mezi něj patří: Alespoň 10 slalomových tyčí (410 Kč/kus). Dále pak 4 kusy nářadí pro úpravu parku (500 Kč/kus). Ochranné matrace a to tři s ochranou klopou (2100 Kč/kus) a jeden chránič zábradlí (2100 Kč/kus). U dolní stanice vleku budou umístěna hliníková zábradlí pro plynulejší a bezpečnější řazení návštěvníků u turniketu. Celkem osm kusů (2000 Kč/kus). K lepšímu zvýraznění hran skoků a odrazů je nutné pořídit několik ekologických značkovacích sprejů v ceně (230 Kč/kus).

Poslední položkou je budova tvořící zázemí lyžařského vleku a snowboardového parku. Cena této budovy je 20 000 Kč.

Položka	Počet kusů	Cena za kus v Kč	Celková cena v Kč
Vlek KV	1	900.000	900.000
Překážky pro jibbing	7	20.000	280.000
Turniket zn. Skidata	1	350.000	350.000
Oplůtky	50	1.500	75.000
Zahradní budova	1	20.000	20.000
Ochranné matrace	4	2.100	8.400
Hliníkové zábradlí	8	2.000	16.000
Slalomové tyče	10	410	4.100
Nářadí	4	500	2.000
Celkem			1.655.500

*Tabulka č. 1
Náklady na vybavení snowboardového parku*

Celková pořizovací cena snowboardového parku je 1 655 500 Kč.

7.3 Náklady na údržbu

Snowboardový park vyžaduje každodenní údržbu. Taková údržba je jak finančně, tak i časově náročná.

Ke každodenní údržbě je zapotřebí alespoň jednoho člověka zaměstnaného na poloviční úvazek. Při platu 100 Kč/hodinu čistého, přijde takovýto pracovník areál na 50 000 Kč. Další zaměstnanec musí být nepřetržitě u dolní stanice lyžařského vleku. Náklady na něho budou 100 000 Kč.

Práce rolby, která je areálem ceněna na 1 800 Kč/hod. je potřeba týdně 2 hodiny. Za měsíc nám pak vzniká částka 14 400 Kč.

Cena pronájmu pozemku je stanovena vlastníky pozemků.

Vlek bude o výkonu 7 kW, tudíž bude jeho spotřeba energie 1 680 kWh za měsíc. Při ceně energie 4 Kč/kWh nám vychází cena 6 720 Kč za měsíc.

Vlekař	100.000 Kč/rok
Správce snowboardového parku	50.000 Kč/rok
Rolba	43.200 Kč/rok
Elektrická energie	20.160 Kč/rok
Pronájem pozemku	25.000 Kč/rok
Revize lyžařského vleku	2.000 Kč/rok
Ostatní	9.640 Kč/rok
Celkem	250.000 Kč/rok

Tabulka č. 2

Náklady na údržbu a provoz snowboardového parku

Celkové roční náklady na provoz a údržbu snowboardového parku jsou 250 000 Kč.

7.4 Předpokládané výnosy

K předpokládaným výnosům se dospělo následujícím způsobem. Byly zvoleny tři lyžařské areály, kde mají snowboardový park, ke kterému náleží vlastní vleč. Skiareál Rokytnice nad Jizerou – Horní domky, Skiareál Špindlerův Mlýn – Horní Mísečky, Skiareál Tanvaldský Špičák. Dále byly požádány odpovědné osoby o zaslání počtu průjezdů na příslušných vlecích za poslední dvě sezóny. Průměrná cena jednoho průchodu se vždy odvodila od ceny největší bodové jízdenky a počtu bodů, které stojí jeden průchod turniketem.

Počty průchodů ve snowboardparcích

Rokytnice nad Jizerou	$58\,572 + 64\,322 = 122\,894/2 = 61\,447$ průchodů ročně
Horní Mísečky	$90\,935 + 134\,417 = 225\,352/2 = 112\,676$ průchodů ročně
Tanvaldský Špičák	$54\,212 + 49\,762 = 103\,974/2 = 51\,987$ průchodů ročně

Předpokládané ceny jízd ve snowboardparcích

Rokytnice nad Jizerou	600 bodů = 1 140 Kč	
	1 jízda = 6 bodů	1 jízda = 11,4 Kč
Horní Mísečky	500 bodů = 3 500 Kč	
	1 jízda = 2 body	1 jízda = 14 Kč
Tanvaldský Špičák	320 bodů = 1000 Kč	
	1 jízda = 2 body	1 jízda = 6,25 Kč

Předpokládané tržby jednotlivých snowboardparků

Rokytnice nad Jizerou	700 500 Kč/rok \	
Horní Mísečky	1 577 500 Kč/rok }	průměrně 868 000 Kč/rok
Tanvaldský Špičák	325 000 Kč/rok /	

Průměr tržeb zvolených parků je 868 000 za rok. Výsledek značně ovlivňuje snowboardový park v Horních Mísečkách. Proto uvažujeme, při výpočtu budoucího výnosu snowboardparku Paseky nad Jizerou, že od výsledné částky odečteme 40%.

Vyjde nám částka 520 800 Kč. Od ní odečteme výše vypočtené celkové náklady na údržbu a provoz, které jsou 250 000 Kč za rok.

$$520\,800 \text{ Kč/rok} - 250\,000 \text{ Kč/rok} = 270\,800 \text{ Kč/rok}$$

Předpokládané výnosy snowboardového parku tedy činí 270 800 Kč/rok.

7.5 Návratnost

Základem úspěšnosti uvažovaného projektu je především nezbytná návratnost vložených finančních prostředků.

Při výpočtu návratnosti je vždy potřeba uvažovat konkrétní případ a zahrnout všechny dostupné informace o nutných investičních a provozních nákladech. V našem případě je nutná investice 1 655 500,- do výstavby snowboardového parku s vlastním vlekem. Nyní musíme určit, za jakou dobu se nám tato investice vrátí. Při výpočtech provozních nákladů snowboardového parku byly příjmy stanoveny ve výši 270 800,-.

Dobu za kterou se nám tato investice vrátí zpět vypočteme následovně:

$$1\,655\,500,- / 270\,800,- = 6,1 \text{ roku}$$

Vložené investice se nám vrátí za 6 let a 10 dní, pokud uvažujeme rok jako 90 dní.

7.6 Rentabilita

Výpočet rentability nákladů v podnikovém hospodářství nám udává, kolik procent zisku připadá na 1 Kč vynaložených nákladů.

Rentabilita aktiv se vypočítá dle vzorce:

$$\text{ROA} = \text{čistý zisk} / \text{celkové náklady}$$

$$\text{ROA} = 270\,800,- / 1\,905\,500,-$$

$$\text{ROA} = 0,14211493$$

Z výsledků vyplývá, že na 1 Kč vynaložených nákladů připadá 14,211493 % zisku.

8 CÍLOVÁ ROZHODNUTÍ

V tabulce č. 3 jsou shrnuty všechny výše uvedené výpočty:

Celkové náklady na výstavbu	1.655.500,-
Celkové náklady na údržbu a provoz	250.000,-/rok
Předpokládané výnosy	270.800,-/rok
Návratnost	6,1 roku
Rentabilita (ROA)	16,211493 % zisku

*Tabulka č.3
Shrnutí výpočtů*

Návratnost 6,1 roku je poměrně dobrá. Vzhledem k tomu, že ekonomika obce je založena na cestovním ruchu, je investice necelých dvou milionů přijatelná. Skiareál Paseky nad Jizerou ročně utrží přes 14 mil. korun. Výstavba parku by proto neměla být z finančního hlediska problémem.

Všichni zvolení dodavatelé jsou z České republiky. Především z důvodu lepší komunikace s nimi. Dále byli vybráni podle ceny nabízených produktů. Věřím, že by šla finální cena nákladů ještě snížit, pokud bychom se s dodavatelem konkrétně domluvili.

Od nákladů na údržbu a provoz by se dala eventuelně odečíst částka, přijatá od sponzora parku, kterému by park dělal reklamu. Reklamy lze umisťovat jak na překážky, tak na různá zábradlí či oplůtky. Pro skejtové a outdoorové firmy se v poslední době staly snowboardové parky velkým lákadlem z hlediska sponzoringu.

K výnosům je nutné brát v úvahu proměnlivost počasí. Ve většině středisek jsou zasněžovány nejprve primární sjezdovky a pak až např. snowboardparky a lyžařské školičky.

Z pohledu této práce vypadá realizace takového parku ve skiareálu Paseky nad Jizerou jako poměrně snadná záležitost. Největším a časově nejnáročnějším problémem by byla výstavba lyžařského vleku. Téměř celý areál se nachází v prostoru KRNAP, což znamená velké množství potřebných povolení (povolení stavebního úřadu, povolení ministerstva životního prostředí, povolení od majitelů sítí (kvůli křížení s vlekem) povolení od majitelů pozemků).

Dle mého přesvědčení by se tato investice do lyžařského areálu vyplatila. Nejen, že by nalákala spoustu nových návštěvníků, ale zároveň by uspokojila potřeby těch stávajících. Otázka budoucí realizace tohoto projektu zůstává čistě v rukou investora, kterým je v tomto případě obec Paseky nad Jizerou.

9 ZÁVĚR

Pokud shrneme všechny informace, které se nám podařilo v této práci nashromáždit, dokážeme si vytvořit představu o realizaci takového projektu. Dále si uvědomíme, že vytvořit kvalitní zázemí freestylovým jezdcům nedokážeme za jedinou sezónu. Jedná se o práci dlouhodobou a systematickou.

Vzhledem k rychlosti, jakou přibývá snowboardistů na sjezdovkách, je nevyhnutelné, aby skiareál Paseky nad Jizerou začal uvažovat o výstavbě místa, kde by potřeby této dnes už nezanedbatelné skupiny, uspokojil. V případě, že bude skiareál uvažovat o výstavbě snowboardového parku, tato práce by mu měla být návodem a inspirací.

V časech dnešní konkurence zůstává skiareál Paseky nad Jizerou jednoznačně pozadu. Areál nedisponuje ani sedačkovou lanovkou, ani neplaceným parkovištěm, ani dětským lyžařským hřištěm, ani snowboardovým parkem a dokonce ani nijak přijatelnými cenami.

Doufám, že informace a závěry z nich vyvozené, dopomohou k turistickému rozvoji obce Paseky nad Jizerou, popřípadě i dalších obcí, pro které je zimní turistika hlavním zdrojem příjmů.

SEZNAM LITERATURY

1. BINTER, L. a kolektiv. *Snowboarding*. 3. vyd. Praha : Grada publishing, a.s., 2006. 140 s. ISBN 80-247-1474-4
2. DĚDKOVÁ, J. a HONZÁKOVÁ, I. *Základy marketingu*. 2. vyd. Liberec : Technická univerzita v Liberci, 2003. 174 s. ISBN 80-7083-749-7
3. *Charakteristika snowboardingu* (online). 2009. Poslední aktualizace 14. února. 2009 (cit. 2007-02-14) Dostupné na internetu
<http://www.snowboarding.kx.cz/charakteristika_snowboardingu.html>
4. LOUKA, O. a VEČERKA, M. *Snowboarding*. 1. vyd. Praha : Grada publishing, a.s., 2007. 148 s. ISBN 978-80-247-1378-6
5. NOVOTNÝ, J. *Ekonomika sportu*. 1. vyd. Praha: VŠE Praha, 1995. 246 s. ISBN 80-7079-414-3
6. TOMÁŠEK, V. *Obecné dodací a obchodní podmínky k vleku typu KV*. (online). Poslední aktualizace 20. ledna 2007 (cit. 2009-05-15) Dostupné na internetu
<<http://www.moment.zlin.cz/Obch.dod.podminky%202006%20finalni.pdf>>
7. *Služby v oblasti výstavby a údržby snowparků* (online). 2009. Poslední aktualizace 10. května 2009 (cit. 2009-05-12) Dostupné na internetu
<<http://www.snowparkdesign.cz/index.php>>
8. STRNAD, P. a DĚDKOVÁ, J. *Strategický marketing*. 3. vyd. Liberec : Technická univerzita v Liberci, 2007. 127 s. ISBN 978-80-7372-197-8
9. TREML, J. a TREMLOVÁ, E. *Dětské lyžařské hřiště*. 2. vyd. Praha : Sportpropag, 1984. 48 s.
10. VOLÁK, J. a MIKULA, L. *Freeskiing Newschool lyžování*. 1. vyd. Praha : Grada publishing, a.s., 2009. 104 s. ISBN 978-80-247-2837-7
11. WINGENBACH, G. *100 Best Ski Resorts of the World Books*. 2. vyd. Springfield : Globe Pequot Press, 2005. 206 s. ISBN 978-07-6273-863-2
12. Ústní sdělení Jaroslava Soukupa, společníka firmy Pizár s.r.o. a člena obecního zastupitelstva Paseky nad Jizerou

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 - anketa pro návštěvníky skiareálu Paseky nad Jizerou

Příloha č. 2 - obecné dodací a obchodní podmínky k lyžařskému vleku řady KV

Příloha č. 1

anketa pro návštěvníky skiareálu Paseky nad Jizerou

Anketa pro návštěvníky skiareálu Paseky nad Jizerou

Milí dotazovaní, hodláme ve Vašem lyžařském areálu Paseky nad Jizerou vybudovat snowboardový park a v rámci této stručné ankety bychom rádi zjistili, zda je o takovýto park zájem.

1. Z jaké země pocházíte?

.....

2. Jste muž nebo žena?

A) Muž

B) Žena

3. Jaký je Váš věk?

A) do 15ti let

B) 16-25 let

C) 26 a více let

4. Jste snowboardista nebo lyžař?

A) Snowboardista

B) Lyžař

5. Jak dlouho jezdíte na snowboardu/freestylových lyžích?

A) méně než 2roky

B) 2-5 let

C) 6 a více let

6. Kolik času trávíte ročně ve skiareálu Paseky nad Jizerou?

A) 1-3 dny v roce

B) 4-11 dní ročně

C) 12 a více dní ročně

7. Připadají Vám podmínky pro freestylové vyžití v areálu Paseky nad Jizerou dostačující?

A) Určitě ANO

B) Spíše ANO

C) Spíše NE

D) Určitě NE

8. Využíváte snowboardparky při návštěvách jiných skiareálů?

- A) Ano, vždy
- B) Ano, občas
- C) Ne, nevyužívám

9. Uvítali by jste snowboardpark ve skiareálu Paseky nad Jizerou?

- A) Určitě ANO
- B) Spíše ANO
- C) Spíše NE
- D) Určitě NE

10. Pokud navštěvujete jiné snowboardparky, využíváte v nich nejraději (možnost více odpovědí):

- A) Raily a tably
- B) Středně velké skoky
- C) Velké skoky a cornery
- D) U-rampu

11. Čemu dáváte přednost při vymezení snowboardparku?

- A) Dávám přednost ohraničeným a zábranami vymezeným snowboardparkům.
- B) Dávám přednost volným překážkám a skokům u klasické sjezdovky.
- C) Nevím, nemám na tuto věc názor.

12. Jaký druh lyžařských vleků Vám nejvíce vyhovuje?

(Očíslujte od 1 do 4 (přičemž 1=nejvíce vyhovující, 4=nejméně vyhovující).)

- ... Lanový vlek
- ... Kotvový vlek
- ... Tyčový vlek
- ... Sedačková lanovka

13. Co by podle Vás nemělo ve snowboard parku chybět? (mimo skoků a jibů)

.....

.....

Příloha č. 2

Obecné dodací a obchodní podmínky k lyžařskému vleku řady KV

MOMENT, spol. s r.o.
Náves 1, 760 01 Zlín-Mladcová
Tel. +420 577 144 848 e-mail : moment@moment.zlin.cz
www.moment.zlin.cz

OBECNÉ DODACÍ A OBCHODNÍ PODMÍNKY Technická zpráva k projektům Pokyny pro provozovatele

Lyžařské vleky řady KV pro rok 2007

Shrnutí základních informací, platných zákonů a směrnic

Od 11.6 2006 je v platnosti novela zákona 266/1994 Sb. **O drahách**, ve znění zákona 191/2006 Sb. Od tohoto data se vleky stávají **určeným technickým zařízením** (dále jen **UTZ**) a pro jejich provoz je nezbytný **průkaz způsobilosti** vydaný **Drážním úřadem**. Podstatná změna nastala i z hlediska **Živnostenského zákona č.455 /1991 Sb.**, kdy je nezbytné pro provozování vleku živnostenské oprávnění podle novely.

Lyžařský vlek je UTZ, které se skládá z **dílčích systémů, bezpečnostních prvků a infrastruktury**. Základními normami pro lyžařské vleky jsou evropská směrnice **RE 2000/9/ES** a nařízení vlády **č. 70/2002 Sb.** Z výše uvedených předpisů vyplývají postupy při výrobě, schvalování a uvádění do provozu. Výrobce vydává na jednotlivé dílčí systémy a bezpečnostní prvky ES Prohlášení o shodě na základě certifikace notifikovanou osobou. Po vlastní montáži provádí notifikovaná osoba **inspekci před uvedením do provozu** podle ČSN EN 1709. **Inspekční zpráva** je spolu s **prohlášením o shodě** hlavním podkladem pro vydání průkazu způsobilosti.

Tento postup platí pro nové vleky. U vleků uvedených do provozu před novelou se postupuje obdobně – viz další kapitola.

Průkaz způsobilosti vydává Drážní úřad u nových vleků na dobu určitou a do pěti let je povinen provozovatel zabezpečit **prohlídku a zkoušku**, po které obdrží průkaz způsobilosti na dobu neurčitou.

Na lyžařském vleku se provádí revize 1x ročně, prohlídka a zkouška 1x za pět let.

Po zařazení vleků do UTZ je třeba si uvědomit, že jejich činnost, zdravotní i odborná způsobilost obsluh, revize, prohlídky i zkoušky se řídí **Vyhláškou MD č. 100/195 Řád určených technických zařízení** ve znění pozdějších předpisů a liší se od dřívějších postupů. Na každý konkrétní lyžařský vlek musí být zpracována **analýza bezpečnostních rizik**, která je podkladem pro **bezpečnostní zprávu**, jež posoudí vztah infrastruktury, dílčích systémů a bezpečnostních prvků a je podkladem pro posouzení případných dalších rizik a pokynů k provozu. Bezpečnostní zpráva navíc informuje provozovatele o všech podstatných skutečnostech a povinnostech souvisejících s provozováním vleku.

Upozornění!!!!

Vleky od 1.10.2007 nemohou být provozovány bez **Průkazu způsobilosti**. Pro **certifikaci, Inspekci před uvedením do provozu** a žádost o Průkaz způsobilosti jsou určité termíny (minimálně měsíc) při projektu a realizaci je třeba si tuto skutečnost uvědomit a počítat s ní.

Tyto obecné dodací podmínky jsou součástí každé smlouvy a projektu.

Základním podkladem pro každý vlek je zpracovaný projekt, který se skládá ze zadávacích technických dokladů (tj. podélný profil a snímek z katastrální mapy), vlastního projektu dílčích systémů a bezpečnostních prvků, projektu infrastruktury (tj. zemní práce, betonáže a případně technické úpravy na trati), projektu elektro a projektu výstupiště a nástupiště. Součástí projektu jsou i pokyny pro stavební část a tyto obchodně dodací podmínky.

Součástí stavby lyžařských vleků bývají často další stavby, zejména osvětlení, zasněžování a podobně. Je účelné, aby tyto projekty byly sloučeny. Propojení projektů je nutno konzultovat z hlediska příkonu elektrické energie, elektrických rozvaděčů atd.

Osvětlení sjezdovky je samostatný projekt a musí odpovídat ČSN EN 12193, která pro lyžování definuje požadavky na **osvětlení a bezpečnostní osvětlení**. Pro běžné vleky rekreačního lyžování **třídy III** je rozhodující udržovaná **osvětlenost 20 Lx** a rovnoměrnost osvětlení 0,2. V případě bezpečnostního osvětlení je pak nezbytné zajistit, aby v případě výpadku elektrického proudu byla sjezdovka osvětlena nejméně **po dobu 30 s na úrovni 10%** hlavního osvětlení, což vyžaduje instalování záložních zdrojů. Tuto skutečnost si musí každý provozovatel uvědomit. Většina sjezdovek toto zařízení nemá a provozovatelé žádají jen úpravu traťových podpěr pro montáž osvětlení. Taková dodávka je možná, za osvětlení však nese odpovědnost provozovatel. V případě, že osvětlení dodává firma MOMENT, musí mít odpovídající parametry podle normy a být takto certifikováno.

V případě, že vlek je stavěn v jiné zemi, dodá firma MOMENT obchodně technické podmínky v národním jazyce objednatele včetně provozně technické dokumentace. **Investor je zodpovědný za zpracování projektu** v dané zemi.

K vleků je dodávána provozně technická dokumentace, která sestává z těchto částí:

1. projekt
2. návody k obsluze všech dílčích systémů
3. návody k obsluze bezpečnostních prvků
4. ES Prohlášení o shodě všech dílčích systémů a bezpečnostních prvků
5. Provozní deník
6. Kniha oprav a údržby
7. Kniha lana s ES Prohlášením lana jako bezpečnostního prvku, certifikátem „3.1“ a technickou zprávou o zápletu lana jako bezpečnostního prvku
8. Kniha školení
9. Kniha revizí, prohlídek a zkoušek s výchozí revizí elektro

I. Technické parametry vleku řady KV

1. Délka vleku	100 – 700 m
2. Elektromotor	5,5 – 22 kW
3. Dopravní rychlost	2,25 m/s
4. Kapacita osob	600 osob/hod.
5. Interval zapínání	6 s 13,5 m
6. Počet vlečných závěsů	30 – 100 (vyplývá z délky)
7. Bezpečnostní prvky	snímače polohy lana, zábrana průjezdu, RLS, lano, záplet lana, systém havarijního vypínání, zachycovač lana
8. Převodovka	pro motory 5,5 – 15 kW UP 25 , EBOX 37M pro motory 18,5 – 22 kW UP 26
9. Výška lana nad terénem	3,25 – 3,5 m

Počet traťových podpěr a odpovídající typy kladkových baterií vyplynou z konkrétního projektu v návaznosti na podélný profil daného vleku. Kladkové baterie jsou sestavovány jako stavebnice podle profilu tratě.

Varianty dodání:

- hnací stanice	horní dolní
- tažná větev	levá pravá
- kotvení hnací a napínací stanice do betonových patek	
- varianta traťových podpěr	bez osvětlení s osvětlením
- způsob upevnění podpěr	beton
- povrchová ochrana	polyuretanové nátěry zinek zinek s následným nátěrem
- vlečné závěsy	nerez s vychýlením
- vedení kabelu	horní závěsné - vyšší cena dolní zemní – standardní provedení

Individuální doplňky:

- traťová podpěra pro montáž atypického osvětlení
- zvýšená délka traťových podpěr pro vysokou sněhovou pokrývku
- telefonické propojení stanic
- atypická délka vlečných závěsů
- prodloužené základové prvky pro varianty v neúnosných terénech a náspech
- individuální zavěšovací systémy pro letní využití
- osvětlení vleku podle individuálních projektů

II. Dílčí systémy DS a bezpečnostní prvky BP

Hnací stanice úplná	HS 22 včetně řídicího systému ŘS KV-400				
(v kW)	7,5 kW	11 kW	15 kW	18,5 kW	22 kW

Elektrické připojení **AC 50Hz 400 V TN-S**

Celkový elektrický příkon závisí na dalších elektrických zařízeních, např. osvětlení.

Dílčí systém hnací stanice představuje kompletní pohonnou jednotku vleku a sestává ze sloupu hnací stanice včetně základového prvku pro betonování, motoru s převodovkou a lanovnicí, kompletního řídicího systému včetně frekvenčního měniče a rozvaděče.

Součástí je i obratiště a ovládací prvky.

Napínací stanice NS 1H

Napínací stanice zabezpečuje předepsané napnutí lana. Součástí napínací stanice jsou ocelové konstrukce, napínací lanovnice, obratiště, předmětné kladkové baterie a hydraulický napínací obvod s ručním hydrogenerátorem. Napínací tlak se pohybuje v rozmezí 8 – 10 MPa. Tento je indikován na kontrolním manometru v uzamčeném prostoru skříňe hydrogenerátoru. Součástí dodávky jsou i kotevní prvky vlastní napínací stanice včetně kotevních prvků napínacích lan.

Traťová podpěra ST4 s kladkovými bateriemi

Traťové podpěry slouží jako nosiče kladkových baterií na trati vleku. Počet traťových podpěr udává projekt.

Úprava pro osvětlení je zvláštním příslušenstvím tohoto dílčího systému.

Kladkové baterie jsou součástí dílčích systémů ST4, HS 22 a NS 1H.

Typy kladkových baterií stanovuje projekt na základě podélného profilu a jsou rozdílné na tažné a vratné větvi. Tažná větev a určené traťové podpěry vratné větve jsou vybaveny **SPL** (snímači polohy lana). Kladkové baterie koncových stanic vyplývají z místních podmínek. Kladky se sestavují jako stavebnice a jejich sestava je dána projektem.

Vlečný závěs VZ 1400

Vlečný závěs je vlastní tažné zařízení lyžaře. V našem případě se jedná o vlečný závěs teleskopický, s vlečným kotoučem, s vychýlenou plastem potaženou spodní částí pro snadnější vlečení a umožňující vlečení snowboardistů. Teleskopické tyče jsou vyrobeny z nerezů a nevyžaduje žádnou údržbu.

Lano se zápletem

Hlavní dílčí systém vleku sestává z lana a zápletu. Lano i záplet lana jsou zároveň i **bezpečnostními prvky vleku** a jsou schvalovány v rámci dílčího systému lana.

Bezpečnostní prvky

Snímač polohy lana SPL a zachycovač lana

Na všech kladkových bateriích tažné větve mimo nástupní a podle projektu stanovených bateriích vratné větve jsou umístěny SPL, které okamžitě vlek zastaví v případě, že vypadne lano z kladek. Zároveň lano nespadne na zem, ale zůstane zachyceno na zachycovači lana.

Zařízení proti zpětnému chodu RLS

Na hřídeli hlavního motoru je namontováno jednosměrné ložisko, které zamezí zpětnému otáčení lanového kola v případě nouzového zastavení vleku. BP je součástí DS HS 22.

Systém havarijního vypínání

Bezpečnostní prvek, který v sobě slučuje všechny elektrické bezpečnostní prvky systému, tedy elektricky propojuje STOP tlačítka, SPL i zábranu průjezdu, případně doplňkové bezpečnostní prvky podle individuálního projektu.

Zábrana průjezdu

Asi pět metrů za výstupištem je instalována zábrana průjezdu – červené lano natažené přes jízdní dráhu. V případě, že lyžař neopustí dráhu ve stanoveném místě nebo nedojde k zatažení vlečného závěsu, dojde k vytržení lana z držáku a k vypnutí vleku.

Pracovní pomůcky předepsané

- Lanový zvedák
- Momentový klíč
- Hliníkový 4m žebřík (dodáván po dohodě)

III. Projektové podklady

Nezbytné podklady k projektu:

- analýza bezpečnosti posuzující vztah dílčích systémů bezpečnostních prvků ke konkrétní infrastruktuře zahrnující všechny známé vlivy
- **snímek z katastrální mapy** s vyznačeným navrhovaným vlekem a veškerým křížením. Ve snímku musí být přesně zanesen počátek a konec měření podélného profilu včetně **nadmořské výšky hnací stanice**.
- **při křížení souhlas provozovatele sítě s křížením**
- **podélný profil svahu v měřítku 1 : 1000 se všemi terenními zlomy**
- údaje umožňující vyhodnotit boční sklon budoucí vlečné stopy a navrhnout eventuální terénní úpravy
- mapa širších vztahů pro posouzení infrastrukturní části s vyznačením místa přívodu elektrické energie, přístupových cest lyžařů, všech nebezpečných prvků, stromů, nebezpečných staveb, terénních zlomů apod.
- základní údaje o geologii svahu pro posouzení kotvení traťových podpěr
- některý podélný profil vyžaduje terénní úpravy vlečné stopy z důvodu plynulosti dráhy. Z tohoto důvodu je nutné sdělit projektantovi, **zda je možné terénní vlny upravit** nebo **zda je musí při projektu** vleku respektovat.
- údaje o letním využití vleku v návaznosti na křížení dopravních cest vleku. Tento údaj se využívá pro konstrukci traťových podpěr, kdy se lano na léto

- zvedá nebo dokonce demontuje. Údaj, že lano bude na léto demontováno, **musí být zvlášť** dohodnut před zahájením projektu.
- další údaje pro projektové práce, zejména obvyklá výška sněhové pokrývky, převládající směry odtoku tajícího sněhu, nebezpečí eroze, případně údaje o biologicky cenných kulturách, požadavcích na ochranu vzácných rostlin nebo živočichů.

Všechny tyto podklady jsou zcela nezbytné pro zpracování projektu.

Nejdůležitější údaje pro budoucího provozovatele

Lyžařský vlek je velmi jednoduché zařízení, které však díky svému specifickému využívání vyžaduje systematickou a soustavnou péči. Je třeba si uvědomit, že nesprávné využívání vleku může vést k závažnému zranění nebo ohrožení života jeho uživatelů. A proto je nezbytné, aby se každý budoucí uživatel důsledně seznámil se všemi evropskými i národními předpisy pro provozování vleků a bezpodmínečně je dodržoval.

Podpisem smlouvy o dodávce vleku se zároveň budoucí uživatel zavazuje, že se seznámil s těmito dodacími podmínkami a že si je vědom své odpovědnosti.

Z dlouhodobé zkušenosti obzvlášť upozorňujeme provozovatele na nutnost:

1. denní kontroly stavu dílčích systémů a bezpečnostních prvků v návaznosti na povětrnostní podmínky, námrazy a pohyby traťových konstrukcí
2. denní zkušební jízdy vylučující svévolné i nesvévolné vlivy počasí i účastníků
3. systematické kontroly všech bezpečnostních sdělení a předpisů
4. údržby vleku, zejména vlečných závěsů a kladkových baterií hnací a napínací stanice
5. úpravy nástupišť, výstupišť
6. Lyžař vystupuje za poslední traťovou podpěrou, 4 – 5 m za tímto výstupišťem je umístěna zábrana průjezdu a za ní **musí být minimálně 20 metrová uklidňující zóna** vlečného závěsu.
Tato zóna je zcela nezbytná!!!.
7. pravidelné úpravy stopy v návaznosti na povětrnostní podmínky a výšku sněhové pokrývky
8. Podle platných předpisů je nutno si uvědomit, že u vleků delších jak 300 m nebo s výkonem větším než 22 kW nebo v případě, že není z nástupní stanice vidět na výstupní stanici, musí být zajištěna i obsluha horní stanice. Tento údaj je uveden v bezpečnostní zprávě.
Musí být bezpodmínečně zajištěno trvalé spojení mezi oběma obsluhujícími.
9. Vedení provozního deníku a deníků lan, údržeb a oprav, školení, revizí a prohlídek.

Doporučení provozovatelům

Po mnohaleté zkušenosti doporučujeme všem provozovatelům lyžařských vleků **uzavření pojistné smlouvy** pro případ způsobené škody nebo zranění. Přes veškerou snahu dochází zejména nedodržováním předpisů, nedovoleným křížováním trati apod. k úrazům.

Předepsaná školení

Výrobce zajišťuje školení provozu, obsluhy a údržby. **Podmínkou bezplatného vystavení osvědčení o školení na obsluhu, provoz a údržbu vleku je účast školených při montáži vleku.**

Ostatní školení zabezpečuje provozovatel spolu s prokázáním odborné a zdravotní způsobilosti UTZ.

Pravidelně se stává, že vlivem špatné obsluhy je vlek mimo provoz. Provozovatelé školení podceňují a na obsluhu nasazují pracovníky bez proškolení. Varujeme před takovými postupy. Až příliš často jedou pracovníci servisu stovky kilometrů ,aby „jen“zlistili, že obsluha má zamáčklé stop tlačítko , nebo zapoměla napnout lano.Ztráty tržeb jsou zcela zbytečné.

IV. Schvalování a certifikace

Certifikaci dílčích systémů a bezpečnostních prvků vleku řady KV jako podklad pro ES Prohlášení o shodě provádí notifikovaná osoba NB 1017 TUV CZ Ostrava.

Inspekci před uvedením do provozu ve smyslu normy ČSN EN 1017 provádí tatáž notifikovaná osoba. Inspekci může provádět kterákoli právnická osoba notifikovaná pro danou činnost.

Každý vlek je individuální stavba a je takto i posuzován. Skládá se však z dílčích systémů a bezpečnostních prvků, které se u jednotlivých staveb opakují. Součástí legislativního postupu je tedy individuální posouzení infrastruktury, dílčích systémů a bezpečnostních prvků notifikovanou osobou, která o této činnosti vydá certifikát shody a odpovídající zprávy. Kopie těchto zpráv předá výrobce provozovateli a na základě těchto zpráv vystaví ES Prohlášení o shodě na dané konkrétní dílčí systémy a bezpečnostní prvky a předá provozovateli Bezpečnostní zprávu a kompletní návod k obsluze všech dodávaných dílčích systémů a bezpečnostních prvků. **Provozovatel je zavázán** k dodržování všech těchto předpisů, neboť jen při dodržení všech těchto předpisů se pokládá zařízení za bezpečné.

Do provozu se může vlek uvést na základě inspekce před uvedením do provozu, kterou musí provést příslušná notifikovaná osoba. Inspekce se skládá z ověření shody jednotlivých systémů a prvků, provozních zkoušek a vlastní zprávy. Teprve po vydání Inspekční zprávy lze **zažádat Drážní úřad o Průkaz způsobilosti**. O provozu vleku je nutno vést odpovídající dokumentaci v **provozním deníku**. O vleku je nutno vést:

- knihu lan
- knihu revizí, prohlídek a zkoušek
- knihu školení
- knihu údržby a oprav

Pro úplnost je nutno ještě doplnit důležité informace, jak postupovat při schvalování vleků uvedených do provozu před datem účinnosti výše uvedeného zákona. Navíc všechny současně certifikované dílčí systémy a bezpečnostní prvky mohou být použity k rekonstrukci a úpravám vleků uvedených do provozu dříve. Vleky se z tohoto pohledu mohou rozdělit do několika kategorií:

1. **vleky uvedené do provozu před 1.5.2004**
Jedná se o všechny vleky uvedené do provozu před vstupem ČR do Evropské unie. Průkaz způsobilosti se získává na základě **prohlídky a zkoušky** provedené drážním inspektorem a vlek musí odpovídat ve svých minimálních požadavcích předpisu Drážního úřadu. Uvedení do souladu se provádí pomocí dílčích systémů současně schválených. Rozhodujícím termínem pro získání průkazu způsobilosti je získání živnosti do 1.5.2007 a požádání o průkaz způsobilosti do 1.10.2007. Použití nových dílčích systémů na stávající vleky je nutno důrazně uvést do **prohlídky a zkoušky** na základě ES Prohlášení o shodě, použití bezpečnostních prvků je nutno certifikovat podle modulu „G“ na každý vlek samostatně.
2. **vleky uvedené do provozu v období od 1.5.2004 do 30.6.2005**
U těchto vleků je již nutno postupovat podle nařízení vlády č. 70/2002 Sb. a na jednotlivé dílčí systémy a bezpečnostní prvky je již nutno vydat prohlášení o shodě na základě odpovídající certifikace. O průkaz způsobilosti se žádá jako v bodě 1. Inspekce před uvedením do provozu se ještě neprovádí, neboť norma EN 1709 ještě nebyla v platnosti a provádí se **prohlídka a zkouška**.
3. **vleky uvedené do provozu od 1.7.2005 do 11.6.2006**
Je již v platnosti EN 1709 a návazné normy, je tedy již závazná **inspekce před uvedením do provozu**. Pro žádost o průkaz způsobilosti se předkládá právě tato inspekce. **Prohlídka a zkouška** není nutná.
4. **vleky uvedené do provozu po novele zákona 266/1994 Sb. ve znění zákona č. 191/2006 Sb., tedy od 11. 6.2006**
Postupuje se podle těchto dodacích podmínek.

V. Dodací podmínky

Harmonogram postupu dodávky dílčích systémů lyžařského vleku

1. Předání podkladů podle bodu III. - zabezpečuje investor
2. Zpracování projektu dílčích systémů a bezpečnostních prvků a **analýzy bezpečnosti**
3. Zpracování souhrnného stavebního projektu – zabezpečuje investor nebo na objednávku MOMENT
4. Uzavření smlouvy o dodávce dílčích systémů a bezpečnostních prvků
5. Předání podkladů pro stavební řízení
6. Stavební řízení - zabezpečuje investor
7. Zahájení stavby – zaměření – **Pozor na správné zaměření stavby!**
8. Vybudování infrastruktury – základové patky, základy traťových podpěr, položení kabelů
9. **Předání stanoviště pro montáž – kontrola zaměření podle projektu**
10. Montáž dílčích systémů
11. Montáž bezpečnostních prvků
12. Zkušební provoz vleku
13. Inspekce před uvedením do provozu a certifikace - **bezpečnostní zpráva**
14. Předání díla provozovateli
15. Žádost o Průkaz způsobilosti - Drážní Úřad

Dodací podmínky projektových prací

Projekt DS a BP včetně elektro s podkladem pro infrastrukturu: do dvou týdnů po obdržení **všech** potřebných podkladů.

Dodací podmínky dílčích systémů a bezpečnostních prvků:

Termíny dodání:

- základové prvky 2 - 6 týdnů po podepsání smlouvy a zaplacení zálohy
- ostatní prvky do 10 týdnů po tomto termínu

Termíny montáží - závisí na termínu předání staveniště a je nutno je dohodnout individuálně. Nejlépe je předem si rezervovat příslušný termín pro montáž.

Všechny konkrétní termíny jsou součástí smlouvy o dílo. Termíny montáží v měsících květnu až září jsou cenově zvýhodněny.

Upozornění: Poměrně často se stává, že při přebírání staveniště dojde ke zjištění chybného zaměření. Toto zcela naruší harmonogram montáže. Zvláště tedy upozorňujeme na nutnost přesného zaměření trasy.

Požadovaná přesnost základových prvků při předání staveniště:

- 1) dovolená úchylka osy traťových podpěr v ose vleku ve směru lana ± 20 mm
 - 2) dovolená úchylka vzdálenosti traťových podpěr od sebe ± 1 m
- Traťové podpěry však musí být na vrcholu konvexního nebo konkávního profilu trati. Jinak musí být profil trati upraven.

V případě porušení tolerancí není možno montáž zabezpečit.

Montáž technologických částí dílčích systémů a bezpečnostních prvků

Montáž dílčích systémů a bezpečnostních prvků předpokládá, že objednatel svépomocí nebo dodavatelsky zajistí **zabetonování kotvicích prvků, napínací a hnací stanice na základě dodaného stavebního projektu a plánu zemních prací, usazení a postavení traťových podpěr. U každé traťové podpěry je nutné připravit uzemňovací tyč pro uzemnění a výkopové práce související s natažením propojovacích kabelů a dopravu komponentů na místo montáže.**

Tyto práce nejsou součástí rozpočtů a smluv.

Montáž dílčích systémů a bezpečnostních prvků předpokládá:

- kompletaci hnací stanice a její vztyčení
- kompletaci napínací stanice
- kompletaci traťových podpěr, kladkových baterií
- natažení a spletení lana – viz Lano se zápletem
- seřízení vleku
- kompletní montáž elektro
- odpovídající záběh lana
- namontování testovacích vlečných závěsů
- zkušební provoz a předání zákazníkovi

- odpovídající revize elektro
- ES prohlášení o shodě dílčích systémů - viz Certifikace
- účast při inspekci před uváděním do provozu

Podmínkou montáže je, aby budoucí obsluha byla přítomna montáži a seřízení a byla touto formou odpovídajícím způsobem zaškolená.
Stavební a zemní práce

Stavební a zemní práce vzhledem k individuálním podmínkám jednotlivých vleků zajišťuje objednatel včetně výkopových prací a betonáže – viz výše.

Stavební práce jsou předmětem stavební části projektu.

Na stavební práce je nutné vést stavební deník a je nutné založit doklady o použitém betonu. Tyto doklady jsou požadovány při inspekci.

VI. Opravy a servis

Jsou podrobně popsány v Návodu k obsluze každého dílčího systému a bezpečnostního prvku, které jsou součástí každé dodávky

Jednoduché pracovní úkony provádí přímo obsluha, jedná se zejména o:

- posouvání vlečných závěsů
- seřizování kladkových baterií
- napínání lana

Tyto operace většinou provádí obsluha vleku na základě zaškolení.

Složitější operace – napínání lana posouváním stanice, náhrada pružin ve vlečných závěsech - se provádí většinou dodavatelsky.

O provozu, opravách a servisu je nutno vést údaje v knize oprav, která je základním dokumentem provozu vleku. V deníku a jednotlivých návodech k obsluze je přesně popsáno, které úkony údržby může provádět obsluha a které výrobce. Provozovatel je povinen vést evidenci o všech opravách, revizích a kontrolách a je vázán použitím náhradních dílů shodných s certifikovanými.

V programu celoroční péče a servisu je třeba počítat s posezónní prohlídkou, která posoudí stav vleku. V paměti uživatele jsou ještě všechny problémy z provozu. Výsledkem takového pohledy je soupis potřebných náhradních dílů a opravářských úkonů. Součástí takového posezónní kontroly je uzemnění dopravního lana. Pro provedení posezónních oprav jsou optimální letní měsíce.

Předsezónní prohlídky se zaměřují na kontrolu před zahájením provozu ve smyslu normy ČSN EN 1709.

V letních měsících jsou montážní a servisní práce cenově zvýhodněny.

Náhradní díly

Na dílčí systémy a bezpečnostní prvky je povoleno používat jen náhradní díly schváleného provedení. Všechny náhradní díly dodáváme na objednávku podle požadavků. Skladem nemáme k dispozici jen úplné hnací soustrojí a lana, která je nutno objednat předem. V

objednávce je nutno uvést lokalitu vleku a rok uvedení do provozu, případně jinou identifikaci, vzhledem k tomu, že na dílčích systémech je uplatněna řada modernizací a naše komponenty se využívají na desítkách vleků jiných výrobců.

Revize, prohlídky a zkoušky

Na základě vyhlášky MD č. 100/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů je nutno jedenkrát ročně zabezpečit **revizi vleku** jako UTZ a jednou za 5 let **prohlídku a zkoušku**. Tyto úkony může provádět jen osoba s patřičným oprávněním.

f.MOMENT zabezpečuje na objednávku tyto činnosti v plném rozsahu.

VII. Záruky a garance

Na dílčí systémy a bezpečnostní prvky je vystavena záruka 2 roky od předání za předpokladu **jeho dodávky s úplnou montáží a splnění všech podmínek dle projektu a provozně technické dokumentace.**

Záruka se nevztahuje zejména na závady a škody způsobené vyřazením bezpečnostních prvků, na vlečné závěsy úmyslně poškozené a na závady způsobené nevhodnou údržbou a neoprávněnými zásahy.

Podmínkou záruční opravy je řádně vedený provozní deník a vedení revizních knih podle dokumentace, používání dílčích systémů a bezpečnostních prvků v souladu s návodem k obsluze a písemná objednávka s poznámkou záruční oprava. V případě nesplnění všech těchto podmínek bude oprava fakturována. O reklamaci musí být sepsán zápis, ve kterém bude stanoven důvod reklamace a popis poruchy.

Dodávka dílčích systémů a bezpečnostních prvků bez montáže

Zákazník si může objednat dílčí systémy a bezpečnostní prvky odděleně jako náhradní díly a použít je případně k rekonstrukci nebo úpravě jiných vleků. Je třeba si však uvědomit, že v případě využití pro jiný typ vleku je třeba zařízení posoudit jako celek formou inspekce nebo prohlídky a zkoušky.

Případné spory se řeší podle českého právního řádu.

VIII. Obecné platební podmínky

1/3 celkové ceny vč. DPH (19 %) zálohově po podpisu smlouvy o dílo

1/3 při převzetí všech komponentů

1/3 v dohodnuté splatnosti (ve splátkovém kalendáři).

Při individuálním platebním kalendáři přesahujícím rámec sezóny požadujeme podepsání směnky na dlužnou částku a tuto částku úročíme úrokem 12 % p.a.

IX. Ceny

Ceny dílčích systémů a bezpečnostních prvků jsou ve smlouvách **stanoveny bez dopravy** (EX WORKS), **bez DPH** a **bez ceny stavebních prací**, které jsou zcela individuální.

Doprava se určuje podle reálné vzdálenosti. Obdobně nejsou v ceně montáže zahrnuty cestovní náklady montážní čety. Ty jsou účtovány podle skutečných kilometrů (4x2 ... á 7,- Kč/km,

4x4 ... á 13,-Kč/km, cestovní hodina montážní čety á 150,- Kč/hod.). Ceny montážních prací a oprav stanovuje smlouva

Ceny se vypočítají na základě konkrétního profilu tratě po analýze bezpečnosti a po zpracování projektu.

Zpracováno dne 20.1.2007

Ing. Václav Tomášek, jednatel

Souhlas objednatele: